

FACULTÉ DE DROIT DE CAEN

DROIT ROMAIN

DU VOL ET DES ACTIONS NÉES DU VOL

DROIT FRANÇAIS

DU CONTRAT DE TRANSPORT

Par voie de terre

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue publiquement

DANS LA GRANDE SALLE DE LA FACULTÉ

Le Lundi 26 Juin 1893, à 3 heures 1/2 du soir

PAR

Robert CARDON

Avocat

CAEN

TYPOGRAPHIE-LITHOGRAPHIE CH. VALIN

7 et 9, rue au Canu

1893

DU VOL

ET DES ACTIONS NÉES DU VOL

FACULTÉ DE DROIT DE CAEN

DROIT ROMAIN

DU VOL ET DES ACTIONS NÉES DU VOL

DROIT FRANÇAIS

DU CONTRAT DE TRANSPORT

Par voie de terre

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue publiquement

DANS LA GRANDE SALLE DE LA FACULTÉ

Le Lundi 26 Juin 1893, à 3 heures 1/2 du soir

PAR

Robert CARDON

Avocat

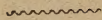
CAEN

TYPOGRAPHIE-LITHOGRAPHIE CH. VALIN

7 et 9, rue au Canu

1893

À MA FAMILLE



A mes Amis

JURY D'EXAMEN :

MM. GUILLOUARD, *Professeur*, PRÉSIDENT.

TOUTAIN, *id.*

DANJON. *id.*

COLIN, *id.*

BIBLIOGRAPHIE



DROIT ROMAIN



- DÉMOSTHÈNE. Contre Timocrate. Trad. de Dareste
1879.
- VON JHERING. De l'esprit du Droit Romain. Tra-
duction de O. de Meulenaere.
- CICERON Pro Tullio.
- MONTESQUIEU Esprit des Lois.
- ACCARIAS Précis de Droit romain.
- DESJARDINS Du vol.
- PELLAT' Textes choisis.
- DE SAVIGNY Traité du Droit romain.
- KELLER De la Procédure civile et des actions
chez les Romains.



DROIT FRANÇAIS



- LYON-CAEN ET RENAULT. Précis de Droit commercial.
- AUBRY ET RAU. Cours de Droit civil français.
- GUILLOUARD. Traité du contrat de Louage.
- SOURDAT. Traité général de la responsabilité

DUVERDY	Du Droit commercial.
ALAUZET	Commentaire du Code de commerce et de la Législation commerciale.
MASSÉ	Le Droit commercial dans ses rap- ports avec le Droit civil.
BEDARRIDE	Traité complet de Droit commer- cial.
Gustave FÉOLDE	Des transports par chemin de fer.
FÉRAUD-GIRAUD	Code des transports par chemin de fer.
DUVERGIER	Le Droit civil français.
COLMET DE SANTERRE . .	Manuel élémentaire du Droit civil.
LAURENT	Principes de Droit civil français.
TROPLONG	Du contrat de Louage.
CURASSON	Traité de la compétence des Juges de paix.
CARRÉ	Compétence judiciaire des Juges de paix.

Bulletin des chemins de fer

DALLOZ	Répertoire et supplément, v ^o Com- missionnaire de transports.
------------------	--



DROIT ROMAIN

DU VOL

De tout temps, les lois ont cherché à assurer à chacun la libre et paisible possession de ce qui lui appartient, et toutes les législations ont réprimé le vol. La propriété, une fois reconnue, est souvent attaquée, et il est du devoir de la société de contraindre celui qui a voulu s'approprier le bien d'autrui à le restituer ou, si la restitution est devenue impossible, à indemniser le propriétaire dépouillé.

De plus, la société doit infliger au coupable une peine sévère pour l'avoir inquiétée.

« La pensée du législateur, dit Démosthène, a été celle-ci : lorsqu'un homme a commis une action honteuse, il ne faut pas que cet homme puisse se tirer de là en rendant ce qu'il a dérobé ; il y

aurait trop de voleurs à ce compte, avec cette alternative, ou de n'être pas pris et de garder, ou d'être pris et d'en être quitte pour rendre. » (*Contre Timocrate*, édition Reisk, page 736. Trad. de Dareste, *Les Plaidoyers politiques de Démosthène*, Paris, 1879.)

Le Droit criminel représente exactement l'individualité d'un peuple : sa pensée, son caractère, ses passions, son degré de civilisation ou de barbarie, toute son âme ; en un mot, c'est le peuple même. (*Études complémentaires de l'esprit du Droit romain* : De la faute en Droit privé, par von Ihering, traduction de Meulenaere, page 1.)

L'homme, parti d'une passion sauvage, de la vengeance aveugle, aboutit, grâce à la civilisation, à l'empire sur soi-même, à la justice.

On trouve la confirmation de cette idée générale en particulier dans la législation du vol.

Si, en effet, nous passons rapidement en revue les lois des peuples anciens, nous verrons que tous avaient édicté des peines sauvages contre les voleurs.

En Chine, les coupables subissaient l'amputation des pieds, soit de l'un, soit de l'autre, soit de tous les deux, suivant la gravité des cas. Dans l'Inde, outre les châtimens corporels, les voleurs étaient abandonnés par leurs parents et bannis de la société.

D'après la loi hébraïque : « Si ce que le voleur a pris se trouve encore chez lui, soit un bœuf, soit un âne, soit un mouton, il rendra le double. — Si quelqu'un a volé un bœuf ou un mouton, et qu'il l'ait tué ou vendu, il rendra cinq bœufs pour un et cinq moutons pour un. » (Exoide XXII, 4, 1.)

Cette condamnation, simplement pécuniaire, serait devenue complètement illusoire par suite de l'insolvabilité du voleur.

Les magistrats permirent de faire vendre la liberté du voleur et d'attribuer le prix de la vente à la victime du vol, dans le but de la dédommager du préjudice qu'elle avait souffert. Pendant la nuit, le voleur surpris en flagrant délit pouvait être tué. Cette disposition fut reproduite dans la loi des Douze Tables. (Cf. les articles 322 et 329 de notre Code pénal.)

Chez les Athéniens, la législation de Dracon, dont l'excessive sévérité est justement devenue proverbiale, prononçait la peine de mort pour tout vol, quelque minime qu'en fût l'objet. Solon, bien que réformateur, maintint la peine de mort en principe, sauf quand la valeur de l'objet volé était inférieure à 50 drachmes.

A Rome, la loi des Douze Tables faisait une distinction entre le vol manifeste et le vol non manifeste. Dans le cas où le vol n'était pas manifeste, c'est-à-dire dans le cas où le voleur n'était

ni pris sur le fait, ni surpris dans l'endroit où il avait commis le délit, il y avait lieu à la restitution du double des choses volées. Le voleur manifeste surpris en flagrant délit de vol pouvait être tué la nuit dans tous les cas, et même en jour, quand il se défendait *telo*. La peine privée est considérée comme la rançon imposée au voleur pour le faire échapper à la vengeance du volé, qui, pouvait, au cas de flagrant délit, n'écouter que sa colère et l'impétuosité du premier moment. En présence d'un vol non flagrant, la vengeance est bien moins redoutable.

Cette distinction, établie par les Romains, n'a pas été admise chez nous avec juste raison ; la culpabilité, en effet, n'est en rien modifiée parce que le voleur aura été saisi sur le fait, ou longtemps après l'avoir commis.

Après une longue évolution, on voit disparaître le système pénal des législations primitives, qui consistait à proportionner le taux de la rançon au degré de vengeance qu'aurait très vraisemblablement exercé le volé sur la personne du voleur. L'idée de réparation adéquate au préjudice se substitue à celle de la vengeance. De plus, nous voyons apparaître cette conception que l'auteur d'un délit ne doit pas seulement réparation à la personne atteinte par son méfait, mais aussi à la société tout entière. Ce n'est même qu'à titre de

curiosité qu'on peut citer deux législations anciennes qui ont consacré l'impunité du vol. Elles ne considéraient cependant pas les atteintes portées au droit de propriété comme un bien ; mais le motif de ces dispositions absolument bizarres était dicté par l'espoir de trouver dans le vol des avantages supérieurs aux inconvénients. Le vol fut élevé au rang d'une industrie reconnue et autorisée par les institutions.

Chez les Égyptiens, le but poursuivi était d'obliger les citoyens à veiller attentivement à la conservation de leurs biens. Pour cela, on avait établi un préfet des voleurs entre les mains duquel chaque voleur devait remettre les objets volés, en ayant soin d'indiquer son nom. La victime du vol adressait une réclamation au préfet, et ne rentrait en possession de son bien qu'après avoir payé une somme égale à la valeur du quart de l'objet volé.

A Sparte, le célèbre Lycurgue, voulant apprendre aux jeunes Lacédémoniens les instincts d'agilité et de ruse si nécessaires aux hommes de guerre, leur permit de devenir les paisibles possesseurs des objets qu'ils pourraient ravir sans se laisser surprendre.

Ce sont là des lois étranges et qui furent vite abandonnées.

Toutes les législations anciennes ont considéré

le *furtum* comme un délit, comme un fait illicite qui devait être réprimé par une peine.

Pour qu'il y ait délit, il faut trois conditions : un fait illicite, un préjudice causé et une peine édictée par la loi. En Droit romain, le simple maniement d'une chose (*contrectatio*) était considéré comme un vol, du moment qu'il avait lieu contre le gré du propriétaire ; l'intention de nuire ne constituait pas un élément essentiel du délit : la loi Aquilia avait consacré cette proposition, que notre article 1382 n'a pas reproduite en Droit civil français.

Il n'est pas inutile de rappeler, en tête de notre étude, les principes élémentaires qui la dominent.

On sait que les jurisconsultes romains ont admis les délits proprement dits et les quasi-délits.

Le délit consistait dans un fait illicite prévu par la loi et auquel est attachée une action spéciale. — Le quasi-délit est un fait illicite non réprimé par la loi, et pour lequel le prêteur donnait une action *in factum*.

A Rome, il y avait les délits publics et les délits privés. Les premiers portent atteinte aux intérêts généraux de la société et donnent lieu à une accusation publique (*crimen*).

Tout citoyen peut se porter accusateur et demander l'application d'une peine contre un coupable ; car il n'y a pas à Rome de magistrat chargé,

comme chez nous, de poursuivre les coupables au nom de la société. Les délits relevaient de la compétence du préteur ; on suivait une procédure spéciale, et des peines pécuniaires étaient prononcées au profit de l'État.

Le droit d'accusation appartenait au peuple : « Il était établi, dit Montesquieu, selon l'esprit de la République, où chaque citoyen doit avoir pour le bien public un zèle sans bornes, où chaque citoyen est censé tenir tous les droits de la patrie entre ses mains. » (*Esprit des lois*, l. VII, ch. VIII.)

Les délits privés étaient poursuivis par la partie lésée et devant le juge ordinaire ; la peine prononcée profitait à la victime du délit. D'après les *Institutes*, il y avait quatre délits privés : le *furtum*, la *rapina*, *damnum injuria datum* et l'*injuria*. (*Inst.*, liv. IV, 18, § 10.)

Notre Code pénal n'a pas reproduit cette distinction, et tout délit donne lieu, en principe, à une action publique.

CHAPITRE I^{er}

DES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU VOL

Les Romains se servent du mot *furtum* pour définir le vol. Le jurisconsulte Paul (*Inst.*, liv. IV, 1, § 2) nous apprend que, suivant Labeon, *furtum* vient de *furvum*, qui signifie noir, parce que le vol se commet en secret, dans l'obscurité, et généralement pendant la nuit. Suivant Sabinus, *furtum* tirerait son origine de *fraus* ou de *ferre* dans le sens de *auferre*, emporter. Peut-être vient-il de la langue grecque, qui appelle *φωρως* les voleurs, mot que les Grecs avaient tiré de *φωρεω*, porter.

Paul définit le vol (l. I, § 3, D. XLVIII, 2, de *furtis*): « *Furtum est contrectatio rei fraudulosa, lucri faciendi gratia, vel ipsius rei, vel etiam usus ejus possessionisve.* » Pourquoi il y ait vol, trois éléments essentiels : 1° *contrectatio rei* ; 2° *contrectatio fraudulosa*, et 3° *contrectatio lucri faciendi gratia*.

Nous examinerons rapidement, dans trois sections, chacun des éléments constitutifs du vol que Paul indique comme essentiels et, dans une quatrième section, les choses qui peuvent faire l'objet d'un vol.

SECTION I^{re}

Contrectatio rei

La *contrectatio*, c'est le maniement de la chose et même le détournement de la destination qui lui était donnée. Il faut un acte matériel faisant présumer l'intention d'enlever l'objet et d'en faire son profit. Ainsi, le commodataire qui fait de la chose un usage autre que celui pour lequel le commodant l'a prêtée, commet un vol. Il en est de même du créancier gagiste et du dépositaire. A Rome, le vol embrasse ce que l'on appelle chez nous l'abus de confiance et l'escroquerie. La *contrectatio* est nécessaire, quand bien même l'intention aurait été constatée par des paroles ou des écrits (L. 52, § 19, *de furtis*). Celui qui vend sciemment l'esclave d'autrui ne sera pas poursuivi par l'action de vol, s'il est démontré qu'il ne l'a pas touché (L. 6, liv. VI, tit. 4, *de furtis*). Quand bien même l'intention de voler aurait été manifestée, il n'y aura vol que s'il y a eu maniement de la chose, et le voleur qui ne fait que d'entrer dans une maison sans rien toucher ne commet même pas une tentative vol ; c'est tout au plus un acte préparatoire qui donnera naissance suivant les cas à l'action d'in-

juries ou à l'action de violences. (L. 21, § VII, *de furtis*.)

Toute *contrectatio* ne donne pas lieu à l'action *furti*; il faut encore une interversion de possession. L'esclave, par exemple, qui détourne un objet compris dans son pécule ne commet un vol que s'il le remet à une autre personne, parce que le maître de l'esclave en a conservé la possession jusqu'au moment de la remise de l'objet entre les mains d'un tiers. Dans le cas où la propriété de la chose volée passe à une autre personne, le voleur peut alors être poursuivi par l'ancien et le nouveau propriétaire. Quand l'objet volé a été légué, et qu'après l'adition d'hérédité le voleur le touche, l'héritier du chef du *de cujus* et le légataire auront le droit de le poursuivre. Celui qui vole une des parties d'un tout indivisible est poursuivi comme voleur du tout (Loi 22, § 2, l. 8). Si la chose est divisible, le voleur ne sera tenu que de ce qu'il a volé (Loi 21, Jur. l. 8.) La *contrectatio* doit émaner du voleur lui-même ou de son esclave agissant sur son ordre. (Loi 43, § 2 *de furtis*.)

SECTION II

Contrectatio fraudulosa

Le maniement de la chose doit, en second lieu, être frauduleux, c'est-à-dire être accompli avec l'in-

tention d'agir contre la volonté du propriétaire. L'intention frauduleuse disparaîtrait, si on avait de justes raisons de se croire propriétaire, ou bien si le maître de la chose ne s'opposait pas à cet acte. L'action *furti* n'est pas applicable, si l'héritier vend ou donne une chose prêtée ou louée au défunt, croyant qu'elle lui appartenait. L'erreur de droit empêche le *furtum* d'exister. L'usufruitier d'une esclave vend ou donne l'enfant qu'elle a mis au monde, pensant que c'est un fruit ; il ne commet pas de vol. (Inst., liv. II, 6, § 5.)

Toutefois, l'erreur ne devra pas être trop grossière.

Les personnes qui n'ont pas conscience de leurs actes, comme les impubères, les *furiosi* et les *dementes*, ne peuvent commettre de vol, n'ayant pas l'intention frauduleuse.

Le voleur doit toujours agir contre la volonté du maître ; mais il peut se faire que le maître consente à être dépossédé en pareille circonstance : la ratification du maître doit être expresse. (L, 48, § 3, *de furtis*.)

La crainte révérencielle n'empêche pas au maître d'agir. Le maître peut être trompé sur les qualités de la personne ; le consentement existe, même extorqué par dol ou violence. Le fils de famille qui se prétend libre et *paterfamilias* dans le but d'emprunter de l'argent, commet le délit connu

chez nous sous le nom d'escroquerie, et pourra être poursuivi par l'action *de dolo*; mais il ne sera pas tenu de l'action *furti*. (L. 52, § 15, et L. 43, § 3, *de furtis*.) — Celui qui, se présentant comme héritier de telle personne, se fait payer ce qui lui est dû, commet un vol, s'il agit de mauvaise foi. (L. 80, § 6, *de furtis*.).

Les Institutes, § 8, de Justinien dérogent au principe d'après lequel il ne peut y avoir de vol quand le maître donne son consentement. Un individu essaie de corrompre l'esclave d'autrui, afin de commettre un vol au détriment du maître de l'esclave. Ce dernier dénonce la tentative à son maître, qui, pour prendre le voleur, lui ordonne de feindre la complicité : est-ce là un délit de vol ou un délit de corruption d'esclave ? Les anciens jurisconsultes n'étaient pas d'accord. Les uns, parmi lesquels se trouve Gaius, décidaient qu'il n'y avait ni l'un ni l'autre. En effet, il n'y avait pas vol, le maître ayant consenti à cette soustraction ; il n'y avait pas de corruption, l'esclave étant resté fidèle à son maître.

Justinien accorda l'action *furti* et l'action *servi corrupti*. Cette décision, contraire aux principes, ne s'explique que par la faveur dont jouissaient les propriétaires d'esclaves et par les dangers qu'entraîneraient de pareilles tentatives, si elles restaient impunies.

SECTION III

Contrectatio lucri faciendi gratia

Il faut, chez le voleur, la volonté de tirer parti de l'objet volé. Le voleur qui détruit la chose immédiatement après s'en être emparé, par esprit de vengeance ou de haine personnelle et sans avoir essayé d'en tirer un bénéfice quelconque, sera poursuivi par l'action d'injures ou de la loi Aquilia, mais non par l'action *furti* (l. 27, § 1, *Ad legem Aquiliam*).

Ulpien ne considère pas comme des voleurs : celui qui enlève une esclave *meretrix* (l. 39), ni celui qui a brisé *libidinis causa* la porte d'une *meretrix*, par laquelle se sont introduits des voleurs. C'est la cause de l'action qu'il considère ; le coupable n'a eu en vue que la satisfaction de ses passions, et non son enrichissement.

L'esclave doit être *meretrix*, autrement le ravisseur, nous dit Paul (l. 82, § 2, *de furtis*) serait tenu de l'action *furti*.

Paul, dans ses *Sentences*, a contredit Ulpien : « Qui meretricem libidinis causa rapuit, furti tenetur. » Mais les interprètes ont admis qu'il y avait là une omission dans le texte et qu'il fallait

lire: « Qui non meretricem... ». C'est, d'ailleurs, le moyen de concilier les deux textes de Paul.

SECTION IV

Choses qui peuvent faire l'objet d'un vol

L'objet d'un *furtum* ne peut être qu'une chose mobilière appartenant à quelqu'un.

Gaius et l'empereur Justinien déclarent que l'*actio furti* ne s'applique qu'à des meubles (l. 38 de *Usurp. et Usucapione* XLI, 3). Toutefois, elle peut être exercée à l'occasion d'objets détachés d'un immeuble, comme des arbres, des pierres, du sable ou des fruits (l. 25, § 2, de *furtis*). La chose doit en outre avoir un propriétaire ; si elle n'en a pas, c'est une *res nullius*, et elle devient la propriété du premier occupant (l. 14, § 13, de *furtis*).

Les abeilles sauvages ou leur miel, les bêtes fauves, les poissons, les oiseaux et généralement tous les animaux qui naissent sur la terre, dans la mer ou dans l'air, sont des *res nullius*, et ne peuvent faire l'objet d'un vol.

Mais que décider pour les choses jetées à la mer pendant une tempête?

D'après Gaius, celui qui s'en empare commet un vol; car celui qui s'en débarrasse a toujours

conservé l'idée d'en rester propriétaire, et il ne veut qu'alléger son navire pour éviter le naufrage.

Ulpien propose une distinction : pour lui, il faut examiner si le propriétaire qui a jeté ces objets à la mer, avait l'intention de les abandonner ou d'en conserver la propriété. Dans cette seconde hypothèse seulement, celui qui s'en empare est un voleur (l. 43, § 11).

Nous croyons que les choses réellement abandonnées et sur lesquelles le propriétaire a abdiqué tous ses droits deviennent, dans de pareilles conditions, la propriété du premier occupant (l. 43, § 5).

La possession est donc nécessaire pour pouvoir exercer l'action *furti*. La victime d'un vol doit avoir le *corpus* et l'*animus* de la chose qui a été soustraite et qu'il réclame.

Quand un voleur s'empare des objets d'une hérédité pour laquelle le successeur du *de cujus* n'a pas encore fait adition, Ulpien et Paul déclarent qu'il n'y a pas vol: « *Rei hereditariæ, antequam ab herede possideatur, furtum fieri non potest.* » (*Sentences de Paul*, II, 31, § 11.) Et celui qui avait pris ces objets pouvait les usucaper par un an de possession, sans juste titre et sans bonne foi (l. 68 et 69 *de furtis*). Scevola déclarait que c'est la possession qui est volée (l. 1, § 15, XLVII, 4 ; l. 2, § 1, XLVII, 19). Cette doctrine avait été contestée.

Cicéron écrivait un jour à Trébatius (Desjardins, Traité du vol, liv. 1, p. 74) : « Hier, vous me railâtes d'avoir dit qu'il y avait controverse sur la question de savoir si un héritier pouvait intenter l'action *furti* pour un vol commis avant l'adition d'hérédité. Quoiqu'il fût tard et que je fusse appesanti par les fumées du vin, j'ai eu soin de noter cette remarque. Sextus Ælius, M. Manilius et Brutus ont enseigné que ce que vous pensiez n'a jamais été dit par personne. Cependant, je me range à l'opinion de Scevola et de Testa. » (*Epist. ad. div.*, liv. VII, 22. Traduction de M. de Caque-ray.)

En présence de cette situation faite à l'héritier, l'empereur Marc-Aurèle créa un recours contre le voleur de la chose héréditaire jusqu'à l'adition, et il introduisit l'action *expilatæ hereditatis*, qui permit à l'héritier d'obtenir la valeur du double des objets volés ; néanmoins, le voleur pouvait usucaper (l. 2, § 1, *Expilatæ hereditatis*). C'était là un moyen d'obliger l'héritier à faire adition, et cette mesure était d'une grande importance chez les Romains, dont les idées religieuses avaient pour but d'assurer la conservation des *sacra* dans les familles.

Celui qui a dérobé une chose sacrée commet, non pas un vol, mais un sacrilège. (L. 16, § 4, *de pœnis*.)

L'objet d'un vol peut porter sur une chose qui n'est pas dans le commerce.

Bien qu'une personne libre n'ait pas de maître ni de propriétaire, Gaius nous indique quatre cas dans lesquels il peut y avoir vol d'une personne libre : quand on enlève un enfant en puissance, une femme *in manu*, un *auctoratus* (c'est-à-dire un individu gagé pour combattre comme gladiateur), ou un *judicatus*, c'est-à-dire un débiteur sur lequel le créancier pouvait, après un délai de trente jours, exercer la *manus injectio*.

Justinien ne reproduit que le premier de ces exemples ; car les institutions juridiques auxquelles se rapportent les autres n'existaient plus à l'époque de son règne. (Inst., liv. IV, l. 9.)

D'après M, Accarias, l'action *furti* est fondée sur le préjudice matériel qu'éprouvent le père de famille et le créancier, qui ne peuvent plus bénéficier des objets volés.

Le *furtum possessionis* est un *furtum* commis par le propriétaire lui-même sur sa propre chose, et qui porte préjudice à autrui, comme dans l'hypothèse où le débiteur soustrait à son créancier la chose qui lui avait été donnée en gage.

Le dépositaire qui use de la chose qui lui est confiée, contrairement à la volonté du propriétaire, commet un *furtum usus*. (Inst., liv. IV, l. § 1, l. 1, § 3.)

CHAPITRE II

DES PEINES

A Rome, il y avait deux espèces de *furtum*, dont les sanctions pénales étaient complètement différentes : le *furtum manifestum* et le *furtum nec manifestum*.

Les Décemvirs, rédacteurs de la loi des Douze Tables, consacrèrent cette distinction ; car ils vivaient à une époque où l'idée de vengeance de la société n'existait pas encore.

A l'origine, le voleur manifeste, s'il était homme libre, était battu de verges et attribué par addition à celui qui avait été volé ; s'il était esclave, il était battu de verges et précipité de la roche Tarpéenne.

Les peines du *furtum manifestum* parurent trop rigoureuses, et pour l'homme libre et pour l'esclave : elles tombèrent en désuétude, et le préteur, en présence de l'état des mœurs, modifia les règles si dures qui avaient été établies, et les remplaça par une condamnation au quadruple.

D'après certains jurisconsultes, ces changements doivent se rattacher à la loi Porcia, qui défendit de

fouetter et d'enchaîner les citoyens, année 453 de la fondation de Rome, et à la loi Poetilia, qui défendit de les réduire en servitude, au temps de Caton l'Ancien, année 429 de la fondation de Rome et 323 avant Jésus-Christ. (Caton l'Ancien, *De re rustica proœmium.*)

Dans le cas de vol non manifeste, sans distinguer si le voleur était homme libre ou esclave, la peine était simplement pécuniaire, elle était du double de la valeur de la chose volée.

Tous les jurisconsultes ne s'étaient pas entendus sur le critérium qui devait servir à déterminer le vol manifeste.

Il y a un cas dans lequel le *furtum* est certainement *manifestum*, c'est celui où le voleur est pris sur le fait.

À l'époque classique, les uns exigeaient que le voleur fût pris pendant la consommation du vol ; les autres se contentaient de le voir prendre sur les lieux, dans la maison où il a volé, dans le vignoble où il a coupé des raisins. D'autres vont plus loin : il suffit que le voleur ait été vu tenant la chose. Pour le plus grand nombre, il y a vol manifeste tant que le voleur n'a pas porté la chose à destination. Ce fut d'ailleurs le système adopté par Ulpien, et plus tard admis par Justinien. La destination, c'est l'endroit où le voleur entend porter l'objet le jour même où il accomplit son vol.

La loi des Douze Tables distinguait encore deux espèces particulières d'actions, qui viennent du *furtum conceptum* et du *furtum oblatum*. Il y a *furtum conceptum* quand on a cherché et trouvé la chose chez quelqu'un en présence de témoins.

Bien que le recéleur ne fût pas le voleur, on avait contre lui l'*actio furti concepti*, dont la condamnation entraînait une amende de la valeur du triple de l'objet volé. Cette action permettait de faire des recherches dans la maison d'autrui. Celui qui faisait les perquisitions devait se conformer à des formalités solennelles : il entraînait dans la maison tenant un plat à la main et entouré d'une ceinture, ainsi que l'exigeait la décence.

Gaius (C. III, § 192 et 194) trouve ces formalités absolument ridicules. Il était absurde, dit-il, d'obliger l'auteur de la perquisition à tenir un plat à la main ; car, que le but poursuivi fût de l'empêcher d'apporter avec lui l'objet volé, soit de lui permettre de le remporter s'il le trouve, il peut arriver, en présence de la dimension, de la nature de l'objet, qu'il soit impossible de l'apporter en cachette ou de l'emporter sur un plat. C'est à tort également, d'après Gaius, qu'un vol commis dans de pareilles circonstances est assimilé au vol manifeste. Enfin, la personne chez laquelle on vient faire des recherches peut tout aussi bien refuser

l'entrée de sa maison à une personne habillée qu'à celle qui aura ôté ses vêtements.

D'après Festus, l'auteur des recherches devait tenir le plat devant ses yeux, parce qu'il pouvait rencontrer des mères de familles ou des jeunes filles. Festus ne dit pas la vérité ; car, si le plat eût été exigé dans l'intérêt de la décence, c'était devant les yeux des femmes qu'il aurait du être placé.

On s'explique l'obligation d'enlever les vêtements pour empêcher l'auteur des perquisitions de cacher l'objet dans les plis de son costume, et de tenir un plat pour que les mains, ainsi occupées, ne puissent rien dérober.

Quelques auteurs s'accordent à reconnaître qu'il ne faudrait voir dans ces formalités que des rites, une cérémonie sacrée servant à placer les perquisitions sous la protection des dieux, à qui l'on demandait de faire découvrir la vérité. (Desjardins, page 21.)

Quand la chose volée était ainsi découverte, le recéleur était condamné, dans certains cas, à la peine la plus élevée du vol manifeste. (Gaius, C. III, § 186, 192 et 193.)

Il y a *furtum oblatum* quand la chose a été trouvée chez quelqu'un à qui le voleur ou une autre personne l'aurait remise pour qu'elle fût découverte ailleurs que chez lui. Celui chez lequel

on a trouvé la chose sera tenu de l'action *furti concepti* ; mais il aura contre celui qui avait remis la chose l'action *furti oblati*. (Gaius, C. III, § 187.)

Le prêteur corrigea la sévérité de la loi des Douze Tables, et remplaça la peine capitale par la peine du triple ou du quadruple, aussi bien contre les esclaves que contre les personnes libres. (C. III, § 189.) Les formes solennelles de la perquisition furent abrogées par la loi *Æbutia*, et ceux qui faisaient les recherches ne se présentèrent plus à domicile qu'assistés de témoins. Le prêteur créa l'action *furti prohibiti*, qui se donnait au quadruple contre celui qui refusait de laisser faire des recherches dans sa maison. (Gaius, C. III, § 188.) C'était un moyen de combler la lacune de la loi ancienne, qui permettait au voleur de se soustraire à l'action *furti concepti*, en s'opposant à toute perquisition à l'intérieur de son domicile.

Toutes ces réformes réalisées, la peine du vol était devenue uniquement pécuniaire. On s'aperçut vite que c'était là une peine qui n'était pas suffisamment efficace : les voleurs échappaient à toute répression. Les riches supportaient les peines sans en être gênés, et les pauvres n'étaient pas atteints, à cause de leur insolvabilité.

C'est alors qu'à côté de l'action privée fut établi le *crimen publicum*, que tout citoyen romain pouvait intenter et qui aboutissait à des peines

corporelles. La victime du vol eut le choix entre l'ancienne action privée et cette action publique (l. 56, § 1, *de furtis*). Ulpien nous apprend que, de son temps, on agissait presque toujours *criminaliter* (l. 92).

On venait de s'apercevoir, à Rome, que les crimes ne lésent pas seulement les individus, mais encore la société tout entière ; le besoin d'une véritable justice criminelle s'était fait sentir. On institua des *judicia publica*, et le législateur créa des tribunaux où siégeaient des jurés, devant lesquels on suivait une procédure fixe, et qui appliquaient des peines déterminées. Une constitution des empereurs Valens, Gratien et Valentinien permit d'exercer en même temps l'action privée et l'action publique dans tous les délits.

Sous l'empire, le droit allait revêtir une autre forme ; les *crimina publica* furent abandonnés et remplacés par les *crimina extraordinaria*. Plus de lois interdisant à l'avance tel ou tel fait sous des peines déterminées. Les jurés furent supprimés, une procédure simple et rapide ; le magistrat était maître de la sentence ; c'était lui qui la rendait, et il n'était lié que par les usages, quelquefois les instructions du prince.

Des peines spéciales furent édictées contre les voleurs les plus dangereux : les *atrociores*, parmi lesquels les *expilatores*, véritables détresseurs de

grand chemin, des pillards, comme dit Pothier ; les *saccularii*, qui exerçaient des arts défendus, c'est-à-dire la magie, et qui en profitaient pour soustraire et obtenir par ruse le bien d'autrui ; les *directarii*, voleurs qui se dirigeaient vers les appartements d'autrui par les toits au moyen de l'escalade, et les *effractores*, qui volent avec effraction. Ils étaient condamnés aux travaux publics, soit à perpétuité, soit à temps. Les *honestiores* sont dégradés temporairement, ou bien on leur applique la relégation ; quant aux voleurs dans une certaine situation, ils étaient condamnés aux travaux forcés (l. 1, § 1, *de effractoribus*). Les *abigæi*, voleurs de bestiaux dans les pâturages, étaient condamnés à mort, mais seulement dans les lieux où ce délit était fréquent ; partout ailleurs, on leur appliquait la peine des travaux forcés à perpétuité ou à temps (l. 1, § 1, *de abigæis*).

Le préteur avait attaché au vol l'infamie, soit que le voleur eût subi une condamnation, soit qu'il y eût échappé en transigeant, et ce, sans distinction entre le *furtum manifestum* et *nec manifestum*. Dans le cas où il y avait transaction, le voleur encourait l'infamie ; celui qui transigeait était regardé comme avouant son crime, à moins que l'arrangement ne fût intervenu par ordre du préteur (l. 4 et 5, *de his qui.*)

A l'époque de Justinien, les actions *furti*, *oblati* et

prohibiti tombèrent en désuétude ; les recéleurs encoururent l'action *non manifesti*. Deux seules voies de répression subsistent encore : d'une part, les actions *furti manifesti* et *furti non manifesti* ; d'autre part, le *crimen privatum*.

Dans les derniers temps, le Droit romain réalisa l'idée triomphante, qui sera toujours considérée, à juste titre, comme un des mérites les plus éclatants de la jurisprudence romaine : Point de peine sans faute.

CHAPITRE III

DES ACTIONS NÉES DU VOL

Le but des actions accordées par la loi est d'accorder un recours à l'autorité publique, afin d'obtenir contre le voleur l'application d'une peine, et au profit de la partie lésée le rétablissement d'un droit méconnu. Deux catégories d'actions bien distinctes sont offertes à la partie lésée ; elle peut agir *civiliter* ou *criminaliter*.

Si elle agit *civiliter*, deux actions : en premier lieu, les actions *rei persecutoriaë* qui tendent à lui faire obtenir la restitution, la chose, comme la *rei vindicatio* et la *condictio furtiva*, ou bien une indemnité pour le préjudice éprouvé ; ces actions ne naissent pas du vol, mais à l'occasion du vol ; en second lieu, une action purement pénale qui naît du vol directement, et dont le but est de réprimer le délit par l'application d'une peine du double ou du quadruple. Si elle agit *criminaliter*, elle obtiendra à la fois la réparation du préjudice souffert et l'application de la peine.

Il y a des différences très grandes entre l'action civile et l'action criminelle. Pour agir *criminaliter*, il faut se soumettre à l'obligation préalable de la

subscriptio in crimen, d'après laquelle celui qui la demande s'engage lui-même à subir la peine dont il réclame l'application contre le voleur, dans le cas où l'accusation est reconnue calomnieuse; l'action civile, au contraire, n'entraîne pas la peine du talion. — L'action criminelle permet au magistrat d'infliger une peine le plus souvent corporelle; l'action civile entraîne toujours une condamnation pécuniaire. — L'action criminelle est directement portée devant le magistrat, c'est-à-dire le Préfet des gardes de nuit, à Rome, et, en province, devant le Président de la province (l. 3, § 1. *De offic. præfecti vigil.*), tandis que l'action civile est portée devant le juge désigné par le magistrat.

Les actions civiles relatives au vol peuvent se diviser en deux classes : les unes qui naissent des principes généraux, l'action en revendication et l'action *ad exhibendum*, qui se donnent au propriétaire toutes les fois que la chose sort de ses mains ; les autres, la *condictio furtiva* et l'action *furti*, qui n'existent que parce qu'il y a eu vol, et qui ne sont que la conséquence directe et exclusive du vol. Le propriétaire peut choisir, suivant son intérêt, entre la *rei vindicatio* et la *condictio furtiva*; mais il ne peut les intenter cumulativement parce qu'elles tendent toutes les deux au même but.

Les actions en revendication et *ad exhibendum*

peuvent être exercées indépendamment du vol; elles n'offrent rien de particulier en ce qui concerne le vol, et, par conséquent, nous les laisserons de côté.

Abordons maintenant l'étude de l'*actio furti*; nous examinerons ensuite la *condictio furtiva*.

SECTION I^{re}

De l'action « *furti* »

- § 1. — But et objet de l'action *furti*.
- § 2. — A qui appartient l'action *furti*.
- § 3. — Contre qui est donnée l'action *furti*.
- § 4. — Forme de l'action *furti*.
- § 5. — Comment s'éteint l'action *furti*.

§ 1^{er}

BUT ET OBJET DE L'ACTION *furti*

L'action *furti* avait d'abord pour but une condamnation pécuniaire, qui s'élevait au double, au triple ou au quadruple de la valeur de l'objet volé, et ensuite, celui qui était poursuivi encourait l'infamie. (Gaius, L. III, § 189.)

La base de la condamnation était généralement établie sur la valeur de l'objet volé. Nous prendrons

deux exemples : des tablettes portant reconnaissance d'une obligation ont été soustraites à leur propriétaire ; on ne prendra pas comme base de la condamnation la valeur des tablettes , mais le montant de l'obligation dont elles établissaient l'existence. (L. 27, *proœmium de furtis*.) Un esclave *extraneus* a été institué héritier ; cet esclave est volé avant d'avoir fait addition d'hérédité : le maître, agissant par l'action *furti*, recouvrira la valeur de l'esclave et celle de l'hérédité, dont l'addition n'a pas eu lieu.

La valeur que le juge aura à multiplier sera toujours au moins celle de l'objet volé ; alors même que cet objet aurait péri ou diminué de valeur depuis le vol, les risques restent à la charge du voleur. (L. 4, pr., l. 50, *de furtis*.)

C'est la valeur réelle de l'objet volé que l'on prend en considération ; il importe peu que le voleur se trompe sur la valeur ou sur l'objet. (L. 21, § 2, *de furtis*.)

Mais, si le maniement a porté sur deux objets, le voleur n'ayant l'intention que d'en ravir un seul, croyant que l'autre lui appartenait, on ne considérera que l'objet qu'il avait dessein de soustraire. (L. 21. § 3, *de furtis*.)

Cependant, la règle *accessorium sequitur principale* conduit à décider que celui qui s'empare d'un sac contenant de l'argent vole à la fois le sac et

l'argent, bien qu'il n'ait pas eu l'idée de voler l'argent.

Les jurisconsultes romains n'étaient pas d'accord pour reconnaître si un vol portait sur partie ou sur le tout quand il s'agissait d'objets qui se pèsent, se comptent ou se mesurent. Le jurisconsulte Ulpien (L. 21, *pr.*, *de furtis*), décide que c'est la partie volée seule qui établira la base de la condamnation.

L'infamie encourue par le voleur avait des conséquences très graves : elle entraînait, pour le coupable, la perte du *jus honorum*, du *jus accusandi* et du droit de donner ou de recevoir une procuration *ad litem*.

§ 2

A QUI EST DONNÉE L'ACTION *furti*

En principe, l'action *furti* appartient à celui qui avait intérêt à ce que la chose ne fût pas perdue. (Gaius, C. III, § 203, *Inst.*, liv. IV, § 13).

Celui qui a intérêt à ce que la chose soit conservée, alors même qu'il ne serait pas le propriétaire, peut également exercer l'action *furti* ; mais l'intérêt ne suffit pas seulement, il faut encore que le vol expose la victime à subir une perte, et non pas seulement à manquer un gain (l. 71, § 1, *de furtis*).

Le propriétaire de l'objet volé pourra intenter l'action *furti*, car il a intérêt à la repression du vol. La loi 47 *de furtis* s'exprime ainsi : « Si la propriété de la chose soustraite a passé d'une personne à une autre d'une manière quelconque, l'action *furti* appartient néanmoins au propriétaire, à l'héritier, au *bonorum possessor*, au père adoptif et au légataire. »

L'action *furti* n'est donnée qu'au propriétaire. C'est là un principe qui entraîne certaines conséquences : le créancier d'un débiteur, même insolvable, ne peut pas agir par l'action *furti* à l'occasion d'une chose volée entre les mains de son débiteur (l. 49 *de furtis*). Bien plus, le créancier d'un corps certain n'a pas l'action *furti*, si cet objet a été volé avant que la tradition ne lui en eût été faite (l. 66, § 5, l. 85, § 7, *de furtis*).

Le propriétaire n'est pas toujours en possession de l'objet volé, au moment du vol. La chose peut être volée par le détenteur, par un tiers ou par le propriétaire lui-même. — 1° La chose est volée par le détenteur. Il y a une distinction à faire : si le détenteur a eu l'intention de s'approprier la chose, le vol sera un *furtum rei* ; s'il en a seulement usé contre la volonté du maître, ce sera un *furtum usus*, et l'action *furti* appartient au propriétaire. — 2° La chose a été volée par un tiers autre que le détenteur. Il pourra exercer l'action *furti*, soit en

vertu d'un droit propre, soit comme responsable ; car il a intérêt à ce que la chose lui fût restée. Le détenteur peut exercer l'action *furti* en vertu d'un droit propre. L'usufruitier, indépendamment du droit du nu propriétaire, qui agit également pour le préjudice qui lui est causé, a le droit d'agir au double, au quadruple dans la mesure de son intérêt (l. 46, § 1, *de furtis*). S'il s'agissait de fruits non encore perçus, l'usufruitier aurait également l'action *furti* (l. 12, § 5, D. VII, 1).

D'après les termes de la loi 35, (D. XLI, 3), quand même la chose volée n'aurait pas encore été possédée par l'usufruitier, il pourra néanmoins agir *furti*. La loi cite l'exemple suivant : un *de cujus* meurt, léguant l'usufruit d'un esclave à un tiers et laissant la nue propriété à son héritier ; l'esclave est volé avant que l'héritier ni l'usufruitier n'en aient encore pris possession : l'héritier ne pourra pas agir, mais l'action sera donnée à l'usufruitier. Quand la chose est grevée d'un droit d'usage, ou bien dans le cas où elle est louée (l. 14, § 2, *de furtis*), si les fruits n'étaient pas pas encore perçus, le locataire et le propriétaire pourraient exercer l'action *furti*, et, s'ils avaient déjà été perçus, le locataire seul avait le droit d'agir (l. 82, § 1, *de furtis*). Pour les autres actions relatives à ce qui ne concernait pas les fruits, c'était au propriétaire de veiller et d'intenter l'action.

Quand la chose volée était l'objet d'un droit de gage (Gaius, C. III, §§ 2 et 4), Paul accorde l'action au créancier à raison de la valeur de la chose volée (*in solidum*). Il devait restituer au débiteur, sur l'action *pigneratitia*, l'excédent de sa créance (l. 15, *pr. de furtis*). Ulpien accorde l'action *furti* au créancier gagiste et au débiteur constituant (l. 12, § 2, *de furtis*), parce qu'ils ont un intérêt tous les deux.

La seconde catégorie de détenteurs à laquelle appartient l'exercice de l'action *furti*, sont ceux qui sont responsables de la perte de la chose qui leur a été confiée. Le créancier gagiste rentre également dans cette catégorie (L. 14, § 16, *de furtis*), ainsi que le locataire en vertu du bail (L. 14, § 12, *de furtis*) et le commodataire (Gaius, l. III, § 26).

Justinien réalisa une innovation dans une Constitution mentionnée dans ses Institutes (liv. IV, I, § 16). Le commodant pouvait, à son choix, agir contre le commodataire par l'action *commodati*, ou contre le voleur par l'action *furti*. Il ne peut exercer que l'une ou l'autre de ces actions, quand il a connaissance du vol ; mais si, au moment où il intente l'action *commodati*, il ignore que la chose ait été volée, il pourra, lorsqu'il découvrira le vol, se désister de l'action *commodati* et recourir à l'action *furti*. Cette faculté lui appartient jusqu'à ce que le commodataire l'ait complètement désinté-

ressé. Dans le cas de précaire, celui qui avait reçu au précaire un esclave n'avait l'action *furti* que si un interdit lui avait été délivré. (L. 14, § 11, de *furtis*.)

De tout cela, il résulte clairement qu'il est nécessaire, pour que le détenteur ait l'action *furti*, qu'il soit responsable du vol.

Mais dans quels cas sera-t-il responsable ?

D'après les principes généraux, il sera responsable du vol, s'il a pris la chose à ses risques et périls, et, en un mot, s'il a pris l'engagement, quoi qu'il arrive, de la rendre au propriétaire. (L. 35, § 4, D. XVIII ; Inst., liv. III, XXIV, 3.)

Le détenteur est responsable lorsque le vol a été causé par une faute de sa part. (L. 14, § 10, de *furtis*.) Mais c'est là un principe qu'il ne faut appliquer qu'en tenant compte de la théorie de la faute particulière à chaque contrat. Le débiteur en faute est responsable du vol. M. Desjardins signale une exception à cette règle : La loi 52 (§ 3, *Pro locis*) suppose que, d'après un accord intervenu entre des associés, l'un d'entre eux prend la charge d'un troupeau en *æstimatum*. Ulpien déclare que le détenteur n'est pas responsable du vol à main armée ni de l'incendie, à la condition que la perte n'ait été précédée d'aucune faute de la part de celui qui a reçu la chose en *æstimatum* ; mais, si la chose a été ravie par des voleurs, elle est aux ris-

ques de l'associé ; car il doit apporter tous ses soins à la conservation. Ulpien suppose donc que celui qui a reçu la chose en *æstimatum*, a offert ses services à ses coassociés, et, par conséquent, qu'il a pris les risques à sa charge.

Pour le commodataire, quel est le degré de sa responsabilité en matière de vol ?

Est-il nécessaire qu'il soit en faute pour devenir responsable ? M. Desjardins trouve une certaine hésitation dans l'opinion des jurisconsultes romains, et il cite des décisions différentes dans les écrits d'Ulpien et d'Africain : « La responsabilité du commodataire, dit-il, est en principe la même que celle du vendeur avant la tradition », et il ajoute : « Le vendeur doit garder la chose, comme le commodataire, avec plus de soin qu'il n'en met à ses propres affaires ». (L. 3, XVIII, 6, D.) Or, le vendeur exempt de faute ne répond pas du vol envers l'acheteur, à moins qu'il n'y ait une convention spéciale. Le commodataire est ensuite comparé avec le créancier gagiste. Ulpien cherche s'il faut demander compte au commodataire de son dol et de sa faute et de tous les risques, *an et omne periculum* ; et, se fondant sur ce que le plus souvent le commodat se forme dans son intérêt, il admet, avec Mucius, qu'il doit répondre de sa faute et de son défaut de vigilance, *culpam præstandam et diligentiam*. (L. 5, § 2, D, XIII, 6.)

Ne faire disparaître la responsabilité qu'en cas de force majeure n'est pas indiquer qu'elle subsiste tout entière au simple cas fortuit. Tous les jurisconsultes n'ont pas toujours été d'accord ; car Ulpien, en adoptant l'opinion de Mucius, se contente de dire qu'elle est *verior*. » La solution de M. Desjardins doit être contestée ; il traduit les mots *culpam* et *diligentiam* par les expressions faute et cas fortuit ; nous croyons que le mot *diligentia* n'a qu'un sens supplétif. Ulpien rapproche le commodat de la vente, du louage, du contrat dotal et de la société. Au paragraphe 7 de la loi 5 (D, XIII, 6), le jurisconsulte donne une application du principe : il suppose qu'un cheval de bataille a été prêté en commodat, le cheval périt dans le combat ; la perte est pour le compte du commodant.

Néanmoins, si la chose prêtée avait été estimée au moment du contrat, la solution changerait. (L. 5, § 3, D. XIII, 6.)

Le détenteur a droit d'intenter l'action *furti* du vivant du propriétaire ; il a même le droit d'agir après la mort de ce dernier ; mais, dans le cas où c'est le détenteur responsable qui viendrait à décéder, l'action n'appartient pas aux héritiers, mais au propriétaire seul. (L. 14, § 14, *de furtis*.)

Quand le vol lèse plusieurs personnes, elles peuvent agir indépendamment les unes des autres

(L. 46, § 5, *de furtis*) ; le voleur encourt alors plusieurs peines dont la simple serait l'intérêt de chacune des victimes. (L. 74, *de furtis*.)

Le créancier gagiste doit restituer à son débiteur le surplus de la créance qu'il aura obtenu à titre de peine, grâce à l'action *furti*. (L. 15, *Proe. de furtis*.) En matière de commodat, Papinien a varié : il avait d'abord accordé, puis refusé au propriétaire le droit de demander au commodataire la somme qu'il avait reçue du voleur ; Justinien l'attribua définitivement au commodataire. (L. 22, § 3, *Code de furtis*).

L'intérêt, pour que le détenteur puisse exercer l'action *furti*, doit avoir une source honnête ; le possesseur de mauvaise foi n'a pas l'action *furti* (l. 12, § 1, *de furti*), non plus que le voleur qui a été volé. Cependant cette règle comporte des exceptions. Dans la loi 48, § 4 : « Je vous donne un vêtement à me réparer ; vous le prêtez en commodat à un tiers qui le laisse voler : l'action *furti* vous appartient ; car, ayant la détention du vêtement, vous deviez veiller sur cet objet. Mais j'ai aussi le droit d'exercer cette action contre vous ; car vous n'aviez pas à prêter le vêtement, et en le faisant, vous avez commis un vol. En outre, dans le cas où un vol a été commis par un esclave volé, au préjudice de celui-là même qui a volé cet esclave, le voleur a l'action *furti*. (L. 67, § 4, *de furtis*.)

Si le propriétaire vole l'objet entre les mains du créancier gagiste, ce dernier aura l'action *furti* dans la mesure de la valeur du gage, et non de la dette entière. Si c'est le débiteur qui a soustrait le gage, le gagiste obtiendra le montant de la somme due et les intérêts.

Que décider, si un voleur, ayant soustrait une chose, la donne à Titius, et que le propriétaire s'en empare? Titius aura l'action *furti*, s'il a intérêt à conserver la possession. S'il s'agissait d'un esclave à propos duquel l'action *noxale* avait été intentée, ou bien qui avait été soigné alors qu'il était malade, le détenteur peut exercer un droit de rétention à l'égard du revendiquant.

Telles sont, en règle générale, les conditions nécessaires pour pouvoir intenter l'action *furti*. Mais faut-il, pour exercer cette action, avoir un intérêt seulement, ou exige-t-on la propriété ou la possession de la chose au moment du vol? M. Pel-lat (*Textes choisis*, page 102) et M. Accarias (*Contrats innomés*, p. 292) répondent par l'affirmative. M. Desjardins (p. 172) montre très bien que cette doctrine ne s'est pas établie sans difficulté : « Avec le temps, dit-il, quand le *furtum* fut soumis à des règles plus précises, quand on chercha plutôt à en restreindre qu'à en étendre l'application, les ressources nouvelles du droit l'ayant rendue inutile dans beaucoup de cas, on s'attacha à ces

caractères, on les regarda comme essentiels, et l'on exclut toutes les hypothèses où on ne le rencontrait pas. » (Desjardins).

En principe, l'action *furti* n'appartient qu'au père de famille; toutefois, le fils de famille peut, dans certains cas, l'exercer à titre d'action utile. Ainsi, si le fils de famille qui s'est éloigné du foyer domestique se trouve victime d'un délit, il aura l'action *furti*; car il importe que les délits ne restent pas impunis.

§ 3

CONTRE QUI EST DONNÉE L'ACTION *furti*

L'action *furti* est donnée, en principe, contre l'auteur du vol et ses complices; mais, quand il s'agit de vols commis par un esclave, par un fils de famille, c'est alors l'action noxale qui est donnée contre le maître ou le père de famille. L'action noxale n'est pas une action particulière; c'est l'action pénale détournée du but vers lequel elle devait être dirigée rationnellement. Elle n'est accordée qu'à raison du délit de l'esclave, et non à raison du délit du maître. Si un vol est accompli avec violence par un esclave sur l'ordre de son maître, la victime aura deux actions: l'action noxale et, en outre, une action directe contre le maître. (L. 4, § 1, D. IX, 4.)

S'il s'agit d'un vol simple commis par un esclave sur l'ordre de son maître, ce dernier seul pourrait être atteint par l'action directe.

Mais dans quels cas peut-on agir directement et contre le maître ? Faut-il un ordre formel ou une simple tolérance de sa part ? Celsus soutenait que le maître était responsable dans ces deux hypothèses ; la victime du vol avait une action contre l'esclave et contre le maître, bien que le *furtum* eût été commis *domino sciente et non prohibente*.

L'action noxale est donnée contre celui qui possède l'esclave coupable. Telle est la règle, et il s'ensuit qu'elle ne sera pas exercée contre le propriétaire qui ne possède pas. (L. 22, D, VI, 2.)

Elle ne sera pas donnée contre les détenteurs, tels que le commodataire, le dépositaire, le créancier gagiste, le précariste et l'usufruitier. Ces personnes ont le droit cependant de défendre à l'action noxale en leur propre nom, sans être obligées de fournir la caution *judicatum solvi*, dans le cas où le propriétaire ne voudrait pas ou ne pourrait pas défendre lui-même. (L. 17, § 1 ; l. 26, § 6 ; l. 27, D. , IX, 4.).

L'action noxale ne peut pas être exercée contre le propriétaire qui n'a pas l'esclave sous sa puissance, c'est-à-dire qui n'a pas l'esclave à sa disposition, et qui ne peut ni le livrer ni l'exhiber.

L'esclave parti en voyage ou en fuite n'est pas

in potestate (L. 21, § 3, D., IX, 4); il en est de même pour l'esclave tenu en gage par un créancier du maître. (L. 21, § 1, D., IX, 4.)

Si l'esclave est entre les mains d'un dépositaire, d'un précariste, ou s'il a été donné en commodat sans terme fixe, il est *in potestate*, et on a contre le maître l'action noxale.

Il y a exception à la règle que l'esclave doit être *in potestate* pour que l'on puisse agir contre le maître dans l'hypothèse suivante : dans un interrogatoire devant le magistrat, Titius répond faussement qu'il est propriétaire de l'esclave coupable ; le demandeur peut agir contre lui, en vertu du principe qu'une réponse faite devant le magistrat oblige son auteur *quasi ex contractu*. (L. 11, § 9, D., XI, 1.)

L'action noxale qui n'a pas encore été intentée ne se fixe pas sur une personne déterminée une fois pour toutes ; car elle est essentiellement mobile, et elle subit toutes les vicissitudes de la possession elle-même, *noxæ caput sequitur* : telle est la règle. Si l'esclave délinquant vient à mourir, l'action s'éteint ; s'il est affranchi, on aura une action directe.

La règle *noxæ caput sequitur* ne s'applique pas dans le cas suivant : un esclave commet un vol au préjudice de celui qui le possède de bonne ou de mauvaise foi ; plus tard, il revient entre les mains

du propriétaire : le possesseur n'aura pas l'action noxale contre le propriétaire. (L. 21, C., VI, 2.)

Une action née *quasi ex delicto* est-elle éteinte définitivement ou peut-elle être intentée contre l'acquéreur, ou l'esclave lui-même, s'il vient à être aliéné ou affranchi ? D'après l'école Proculienne, l'action n'était arrêtée que temporairement (Gaius, C. IV, § 78) : et, quand l'obstacle avait disparu, la personne lésée avait le droit d'exercer l'action *furti* ; au contraire, pour l'école Sabinienne, l'action était complètement éteinte.

Nous venons de voir que l'esclave appartient à un seul maître. Examinons maintenant les différentes espèces qui peuvent se présenter, dans les hypothèses où l'esclave appartient à plusieurs propriétaires.

D'abord un vol est commis par un esclave commun à plusieurs maîtres au préjudice d'un étranger ; les propriétaires ignorent le délit. Le volé peut actionner pour le tout celui des maîtres que bon lui semble, et le communiste condamné aura contre ses copropriétaires un recours, qu'il exercera au moyen de l'action *communi dividundo*. Si ce sont des cohéritiers, le cohéritier aura l'action *familiæ erciscundæ*.

Le vol est commis au préjudice de l'un des propriétaires : dans le cas où le délit a été accompli

sur les ordres de l'un des maîtres, ce dernier seul est poursuivi. (L. 14, § 11, *de furtis*.)

Les propriétaires ont ordonné le vol commis au préjudice d'un étranger, ou, sans en avoir donné l'ordre, ils l'ont simplement toléré : la victime a le choix entre l'action noxale et l'action directe.

Un vol est commis par plusieurs esclaves placés sous la même *dominica potestas*. D'après les règles ordinaires, le maître aurait dû, soit réparer le préjudice autant de fois qu'il y avait d'esclaves, ou les abandonner tous à la personne lésée. Pour obvier à cet inconvénient, le préteur créa l'édit *sic familia furtum fecisse dicetur*. Le maître avait le choix entre l'abandon noxal de tous ses esclaves, ou le paiement d'une somme égale à celle qu'aurait dû payer un homme libre coupable de vol. (L. 1, § 47, *de furtis*.)

Le maître qui avait acquis postérieurement au vol les esclaves appartenant à différents propriétaires au moment du délit, n'aurait pu se prévaloir du bénéfice de l'édit. (L. 31, 9, 4.)

Les armateurs étaient responsables des vols commis sur leurs navires; les aubergistes, des vols commis dans leurs auberges. L'action accordée contre les armateurs et les aubergistes au profit des passagers et des voyageurs était une action *in factum*, créée par le Droit prétorien. Quand les délits avaient été commis par des esclaves appar-

tenant aux armateurs ou aux aubergistes, ils pouvaient en faire l'abandon noxal. Quand le vol avait été commis par l'esclave d'un des employés de la navigation, le volé avait une action contre l'armateur, et elle était donnée sous forme d'action utile.

L'aubergiste est responsable en raison de tous les délits commis par les personnes qui ont l'habitude de loger dans l'auberge,

L'armateur n'a pas à répondre des délits commis au préjudice des personnes qu'il emploie; la victime de l'objet volé peut choisir entre l'action *furti* contre le voleur et l'action *in factum* contre l'armateur ou l'aubergiste, et il peut même cumuler ces deux actions.

Il y a des cas où l'action *furti* ne peut pas être intentée contre celui qui n'est pas l'auteur du vol. Il y a deux catégories : dans la première, l'action *furti* est refusée à l'impubère *non doli capax*, en vertu des principes généraux du Droit pénal ; dans la seconde, l'action ne peut naître, à cause des relations qui existent entre les parties.

L'action n'est pas donnée, lorsqu'un vol a été commis par un fils de famille au préjudice de son père, ou par un esclave au préjudice de son maître. D'après les Institutes (IV, I, 12), le motif de refus est que « nec ex alia ulla causa potest inter eos actio nasci. »

Le maître aura contre le tiers qui excite son esclave à le voler l'action *servi corrupti*. Le fils de famille qui possède un *pécule castrense* ne peut être soumis à l'action *furti* ; néanmoins, Ulpien accorde au fils de famille une action utile. (L. 52, § 5, *de furtis*.) Entre époux, l'action n'est pas accordée : « Nam in honorem matrimonii turpis actio adversus uxorem negatur. » (L. 2, D. 25, 2.)

Et, quand le mari est séparé de sa femme par le divorce, il a contre elle une action particulière, l'action *rerum amotarum*, parce qu'on n'a pas voulu qu'il pût agir contre elle par l'action *furti*.

Nerva et Cassius estiment que la femme ne commet pas de vol lorsqu'elle soustrait la chose de son mari, attendu que le mariage la rend en quelque sorte propriétaire de cette chose.

Sabinus et Proculus estiment qu'elle commet un vol, comme le fils ou la fille qui volent leur père, mais que la loi refuse l'action *furti*. Julien se rallie à cette dernière opinion.

Le vol commis par un patron au préjudice de son affranchi ne donne pas lieu à l'action *furti*. (L. 91, *de furtis*.) Il en est de même quand le délit a été commis par un affranchi ou un client au préjudice d'un patron, ou de celui qui a loué ses services.

La langue latine n'avait pas d'expression pour rendre en un seul mot le mot français complice.

Les jurisconsultes disent, en parlant du complice, *cujus ope consiliove furtum factum est*. (Gaius C. 111, § 202. Inst., liv. IV, I, 11.)

Les complices sont tenus de l'action *furti*. On considérait comme complices ceux qui avaient, avec connaissance, aidé ou assisté l'auteur principal du délit, soit dans les préparatifs, soit dans l'exécution, ceux qui avaient prêté des instruments ou procuré un moyen, sachant qu'ils devaient servir à l'accomplissement du délit. Telles sont d'ailleurs aujourd'hui les dispositions de l'art. 60 du Code pénal.

Des jurisconsultes, Gaius et Justinien, exigent, pour qu'il y ait complicité, que ceux qui ont aidé l'auteur du délit, l'aient fait en connaissance de cause ; mais Pomponius, au contraire, permettait d'agir *furti* contre celui qui avait donné la chasse à un paon échappé, dans le cas où ce paon avait été dérobé par un tiers, sans qu'il fût nécessaire que le premier eût eu la pensée de faciliter le délit au second. (L. 37, *de furtis*.)

En Droit français, celui qui donne le simple conseil de commettre un délit n'est pas considéré comme complice ; il faut, pour qu'il y ait complicité, que le conseil soit accompagné de dons, de promesses, menaces, abus d'autorité ou de pouvoir, machinations ou artifices.

En Droit romain, le Digeste et les Institutes

nous fournissent des décisions différentes. Ulpien décide que celui qui a conseillé à un esclave d'effacer le nom de son maître sur un acte de vente, pour le remplacer par celui d'un étranger, est tenu *furti*. Celui qui donne à un esclave le conseil de s'enfuir n'est pas considéré comme complice; toutefois, il en serait autrement si l'esclave, en prenant la fuite, avait emporté plusieurs objets appartenant à son maître. (L. 36, § 2, *de furtis*.)

Les Institutes, liv. IV, I, 11 *in fine*, nous apprennent : « Certe qui nullam opem ad furtum facien-
« dum adhibuit, sed tantum consilium dedit, atque
« hortatus est ad furtum faciendum non tenetur
« furti. » Comment concilier l'antinomie qui existe entre le Digeste et les Institutes ?

On a soutenu que les Institutes prévoient un avis indéterminé, et le Digeste une excitation accompagnée d'instructions et d'indications précises et formelles. Cette explication ne nous suffit pas, et il ne faut voir dans cette différence qu'une contradiction dans l'œuvre de Justinien, comme il y en a malheureusement beaucoup d'autres.

Après la disparition de l'action *furti concepti*, le complice par recel fut soumis à l'action *furti* ordinaire. Celui qui cachait un voleur était également tenu *furti*. (L. 48, § 1, *de furtis*.)

Le complice n'était jamais tenu que de l'action *furti nec manifesti*. (L. 34, *de furtis*.)

§ 4

FORME DE L'ACTION FURTI

Gaius, c. IV, § 37, en parlant des actions fictices, nous apprend que l'action *furti* peut prendre les mêmes formes. La formule de l'*intentio* : « *Judex esto, si paret ope conciliove Dionis..... filii furtum factum esse pateræ aureæ, quam ob rem eum, si civis Romanus esset, pro fure damnum decideret, etc.* »

Il y a eu divergence entre les auteurs sur le point de savoir quelle était la signification exacte de ces derniers mots. Pour Cujas (Obs. XV, 11) les mots « *pro fure damnum decidere* » signifient *de furto pacisci*. Il fait remonter cette expression à la loi des Douze Tables, et il la rattache à ce fait qu'un pacte suffisait à éteindre l'action *furti*. D'après M. Keller (de la *Procédure civile et des actions chez les Romains*, p. 64), les mots *an pro fure damnum decidere oporteret* ont la signification suivante : « Si le défendeur était oui ou non tenu à réparation vis-à-vis du demandeur à raison de tel vol déterminé. » Bethmann Holweg exprime la même opinion. (*Dasaræmische Civil Process*, § 95, note 32.)

Pour M. de Savigny (*Traité de Droit romain*,

app. XIV-XX), le mot *decidere* a un sens plus large, il comprend à la fois les peines pécuniaires et les peines corporelles, à l'époque où elles étaient infligées au *fur manifestus*. Quant aux mots *ope conciliove*, qui sont relatés par Gaius, on s'est demandé s'ils se trouvaient dans la formule intentée contre l'auteur principal, ou bien s'ils étaient réservés à celle que l'on donne contre le complice. Malgré plusieurs jurisconsultes, il faut décider que ces mots entraient dans toute formule d'action *furti*; car Cicéron (*de Natura deorum*, III) en parlant certainement d'un auteur principal, emploie les mots *ope conciliove*.

§ 5

EXTINCTION DE L'ACTION *furti*

L'action *furti manifesti* est perpétuelle, bien qu'elle soit prétorienne et pénale. Cela s'explique; car cette action avait adouci les rigueurs du droit, en substituant une peine pécuniaire aux peines édictées par la loi des Douze Tables. Quant à l'action *furti nec manifesti*, elle est naturellement perpétuelle, en sa qualité d'action civile.

L'action *furti* s'éteint : 1° *Ipso jure*. — 2° *Exceptionis ope*.

1° *Ipsa jure*

a) Par la mort du coupable (l. 41, § 2, *de furtis*), ou bien quand le coupable tombait entre les mains de l'ennemi avant la *litis contestatio*, en tenant compte, cependant, de la théorie du *jus postliminii* (l. 1, § 3, *de furtis*).

b) Quand un pacte *de non petendo* intervient entre les parties. C'est là une dérogation aux principes ; car, en règle générale, les pactes n'éteignent les actions qu'*exceptionis ope*.

La loi des Douze Tables avait permis de transiger sur le vol en même temps que sur les injures ; et, comme les actions ne pouvaient alors s'éteindre qu'*ipso jure*, le Droit classique dut reconnaître au pacte transactionnel, qui pouvait intervenir à propos du vol et des injures, un effet plein et entier que ne comportèrent pas, plus tard, les pactes intervenant sur d'autres matières. Le pacte était nul, s'il avait pour objet un vol futur.

c) Quand le coupable tombait sous la puissance de la victime du vol.

d) En vertu de la Constitution de 424, par la prescription de 30 ans.

2° *Exceptionis ope*

a) Lorsque la victime du vol a déferé le serment à celui qu'elle croit coupable, l'accusé peut opposer à l'action *furti* l'exception *jurisjurandi*. (L. 12, § 2, *de furtis*). « Si quelqu'un a juré qu'il n'était pas coupable d'avoir volé telle chose et qu'ensuite il vienne à soustraire la chose dont il s'agit, l'action *furti* ne sera pas exercée. » (L. 52, § 27, *de furtis*.)

b) Quand le vol a compris plusieurs objets, si l'action *furti* a déjà été intentée à raison de quelques-uns de ces objets, le voleur pourra opposer l'exception *furti una facti*, s'il est poursuivi à nouveau à raison des objets non compris dans la première action.

c) Si le voleur est déjà engagé à raison d'un contrat, la réparation obtenue par l'action à laquelle ce contrat donne naissance, et, si le coupable vient à être poursuivi par l'action *furti*, il pourra répondre par une exception. Cette règle est principalement appliquée dans le cas de *furtum usus*. (L. 71, *Proæmium de furtis*.)



DE LA CONDUCTIO FURTIVA

Dans le but d'accorder des voies de recours plus nombreuses à la partie lésée par le vol, les juriscultes romains créèrent *odio furum* à côté de l'action *furti*, une autre action spéciale au vol, la *conductio furtiva*. Ces deux actions avaient un but tout différent : l'action *furti* permettait de demander l'application d'une peine, la *conductio furtiva* tendait à obtenir la réparation du préjudice causé ; l'une était pénale, et l'autre était rangée parmi les actions *rei persecutoriæ*. (L. 54, § 3, *de furtis*.)

L'exercice de l'une n'entraîne pas l'extinction de l'autre. Dans la pratique, il y avait des différences importantes.

En principe, tout propriétaire peut, par la revendication et l'action *ad exhibendum*, rétablir l'intégrité de son patrimoine ; il obtient ainsi la restitution de la chose possédée par un tiers : tel est aussi le résultat de la *conductio furtiva*. Elle semble donc faire double emploi avec ces deux

actions. Le propriétaire a le choix entre ces actions ; mais cependant la création de la *condictio furtiva* ne fut pas inutile, car elle a des avantages sur la revendication : la perte de la chose, même par cas fortuit empêche l'exercice de la *rei vindicatio* ; il n'en est pas ainsi pour la *condictio furtiva*. Le voleur est considéré comme étant en demeure de restituer la chose volée, aussitôt que la *contrectatio* a eu lieu (l. 20, *de condictione furtiva*, XIII, I), et cette mise en demeure ne peut être purgée que par l'offre de restituer ou bien par la novation de l'obligation, qui peut avoir lieu après la perte de l'objet. (L. 8, *proæmium de condictione furtiva*, XIII, I.) Même lorsque la chose a été détériorée par cas fortuit, le détenteur poursuivi par le moyen de la *condictio* paiera la valeur totale, et en plus le montant du *id quod interest agentis*. La chose sera estimée d'après la valeur la plus élevée qu'elle aura eue depuis le vol ; et cette plus-value profitera toujours au propriétaire, quand même elle résulterait des dépenses faites par le voleur : si le voleur a pris un lingot d'argent et qu'il en ait fait des coupes, ce sera le prix des coupes que le voleur sera condamné à payer. (L. 13, *de condictione furtiva*.) Si le voleur était poursuivi par la revendication, le voleur ne restituait la coupe que dans l'état où elle se trouvait au moment des poursuites.

§ 1. — A qui appartient la *condictio furtiva* ?

§ 2. — Contre qui peut-elle être intentée ?

§ 3. — But et extinction de la *condictio*.

§ 1^{er}

A QUI APPARTIENT LA *condictio furtiva* ?

Le propriétaire de la chose volée peut seul intenter la *condictio furtiva*. Cela résulte du mot *dare*, contenu dans la formule, qui accordait l'exercice de cette action : *Si paret eum dare oportere*. C'est là une dérogation au principe d'après lequel celui qui est propriétaire d'une chose ne peut intenter contre le défendeur une action personnelle :

Cette exception s'explique : la *condictio furtiva* permet de poursuivre le voleur, même après la perte de la chose par cas fortuit, tandis qu'il n'en est pas ainsi pour la revendication : *Extinctæ res licet indicare non possint, condici tamen furibus non possint*. (Gaius, C II, § 79 *in fine*.)

Pour exercer la *condictio furtiva*, il faut être propriétaire au moment du vol et au moment des poursuites ; cependant, si la chose a péri entre les mains du voleur, ou bien si la propriété a été perdue, depuis le jour où le délit a été commis, par un fait indépendant de la volonté du propriétaire,

il suffit qu'il ait eu la propriété au moment du vol.

— Dans le cas où une chose indivise a été volée, celui qui aurait provoqué l'action *communi dividundo* n'aurait plus le droit d'exercer la *condictio furtiva*, qui continuera d'exister au profit des autres ayants droit. (L. 12, § 1, de *Cond. furtiva*.)

D'après le même principe, le propriétaire qui dispose de la chose volée alors qu'il ne la possède plus entre ses mains, ne peut transmettre la *condictio furtiva* à l'acquéreur ou au légataire, parce qu'ils n'avaient pas la propriété au moment du délit. Cependant, il y a lieu de faire une distinction en ce qui concerne le légataire: s'il s'agit d'un legs pur et simple, la *condictio* est éteinte; mais, si la chose a été léguée sous condition, le successeur en conserve la propriété *pendente conditione*, et il pourra intenter la *condictio* pendant ce temps contre le voleur; car il succède dans tous les droits et actions du défunt.

Le tuteur et le curateur ont le droit d'intenter la *condictio* au nom de ceux qu'ils représentent. (L. 36, § 4 *in fine*, de *furtis*.)

La règle de la loi, I de *cond. furtiva*, ne doit pas être prise dans un sens absolu. En effet, bien qu'elle semble refuser l'exercice de la *condictio furtiva* à toute personne autre que le propriétaire, le créancier gagiste et le commodataire exerçaient une *condictio incerti*. (L. 12, § 2, de *cond. furtiva*;

l. 22, § 3, de *furtis* Code.) — Ulpien ne parle que de la *condictio certi*, quand il décide formellement qu'à la différence de l'*actio furti*, la *condictio furtiva* est refusée au commodataire, au dépositaire et au créancier gagiste.

§ 2

CONTRE QUI PEUT ÊTRE INTENTÉE LA *condictio furtiva*?

La *condictio furtiva* peut être intentée contre tout voleur, soit qu'il ait commis un *furtum ipsius rei*, soit un *furtum usus* ou *possessionis*. Le propriétaire de la chose déposée peut, grâce à la *condictio*, agir contre le dépositaire qui aurait usé de la chose contre son gré; l'action *depositi* ne peut être exercée que lorsqu'il y a dol de la part du dépositaire. (L. 16, § 2 de *condict. furtiva*.)

La *condictio* peut être intentée contre les héritiers du voleur, même contre ses successeurs universels; et ils auront à restituer la valeur tout entière, chacun *pro hereditaria parte*, au cas même où la chose aurait péri par cas fortuit; c'est là une dérogation au principe d'après lequel l'héritier ne peut souffrir du délit que dans la mesure du profit qu'il en a retiré. (L. 7, § 2 de *condict. furtiva*.)

D'après le jurisconsulte Paul, le voleur ou ses héritiers sont seuls tenus de la *condictio furtiva*.

(L. 5 *de cond.*) Ulpien ajoute que les personnes qui ont favorisé le vol *ope consiliove* ne peuvent être poursuivies que par l'action *furti*. (L. 6, *de condictione*.) — Il y a lieu d'hésiter ; car Paul semble contredire le principe qu'il énonce dans la loi 5, lorsqu'il dit : « Aliud factum est ejus, aliud ejus » qui concilio furtum facit, sic enim alii condici « potest, alii non potest. » (L. 53, § 2, liv. L. tit. 16.)

Il établit donc une distinction entre le complice qui favorise le vol *consilio tantum* et celui qui le favorise par une assistance matérielle ; contre ce dernier il permet d'agir par la *condictio furtiva*. Pothier et d'autres commentateurs ont voulu concilier la loi 6 avec la loi 53, § 2 *de verborum signific.*, en soutenant que cette distinction était sous entendue dans la loi 6. Ulpien emploie des termes qui ne laissent aucun doute.

Nous croyons que ces deux lois peuvent s'expliquer la loi 6 ne parle que du complice qui assiste matériellement, tandis que la loi 53 § 2 ne prévoit que certains cas exceptionnels, quand la complicité, par exemple, consiste dans la possession ou le recel de l'objet volé.

En présence d'un vol commis par plusieurs personnes, la victime peut les poursuivre indifféremment *in solidum* ; mais la *condictio* ne peut être exercée qu'une fois, et, si l'un d'eux effectue le

paiement, tous les autres se trouvent libérés. (L. 1 *de condict. furtiva*, Code.)

Dans le cas de vol commis par un fils de famille ou par un esclave, le père de famille et le maître peuvent être poursuivis par la *condictio furtiva*, et ils seront tenus dans la mesure du profit qu'ils auront retiré du délit. (L. 4, *de Cond*, D.) La *condictio* pourra être intentée contre le fils qui possède un pécule, le père, alors, ne sera tenu que dans la mesure de bénéfice par l'action *de peculio*. (L. 3, § 12, l. XV, tit. 1.)

En outre, le maître contre lequel la partie lésée intente la *condictio* pour le vol de son esclave, ne peut en faire l'abandon noxal ; car cette action disparaîtrait si l'esclave devenait libre : *noxæ caput sequitur*.

§ 3

BUT ET EXTINCTION DE LA *condictio furtiva*.

L'effet de la *condictio* est de réparer entièrement le dommage causé, de remettre le propriétaire en possession de la chose qui lui avait été volée. Cette action s'éteint dès que le propriétaire a obtenu réparation, ou lorsqu'il est rentré en possession de la chose enlevée. La victime du vol ne peut donc pas intenter la *condictio* contre le voleur mani-

feste auquel elle aura arraché par force l'objet saisi. (L. 10, *proæmium de cond. furt.*)

La transaction intervenue entre la partie lésée et le voleur au sujet de l'action *furti*, laisse subsister le droit d'exercer la *condictio furtiva* ; car elle a une existence indépendante, et, de plus, la convention ne porte que sur la peine, alors que la *condictio* a pour but la réparation du dommage causé à la victime du vol. (L. 7, *proæmium de cond. furt.*)



DU CONTRAT DE TRANSPORT

Par voie de terre

DROIT FRANÇAIS

DU CONTRAT DE TRANSPORT PAR VOIE DE TERRE

PREMIÈRE PARTIE

Transport des Marchandises

CHAPITRE I^{er}

DÉFINITION. — FORMATION ET PREUVE DU CONTRAT DE TRANSPORT

Définition. — Le contrat de transport est une convention par laquelle une personne s'engage à transporter ou à faire transporter d'un lieu dans un autre, et moyennant un prix, des personnes ou des choses.

Le contrat de transport a le caractère commercial quand les deux parties contractantes sont commerçantes, comme il a le caractère civil dans le cas contraire. Si l'une des parties seulement est commerçante, le contrat est civil pour la partie non commerçante, et commerciale pour l'autre. Il a encore le caractère civil quand le transport qu'un commerçant fait effectuer ne se rattache pas à son commerce, ce qui a lieu pour des objets destinés à son usage personnel. Celui qui fait le transport a toujours la qualité de voiturier, sans distinguer s'il est commerçant ou non ; c'est ce qui explique que le Code civil et le Code de commerce à la fois traitent des obligations du voiturier. Le Code civil, à propos du contrat de louage (ch. III, section II, liv. III, tit. VIII), édicte des règles applicables aux voituriers par terre et par eau (art. 1782 à 1786). Le législateur a même créé au profit du voiturier un privilège spécial sur les objets qu'il transporte (art. 2102, § 6, liv. III, tit. XVIII, ch. II, sect. I, § II).

Le Code de commerce consacre les art. 98 à 108 aux commissionnaires pour les transports par terre et par eau (liv. I, tit. VI, sect. IV). Toutes ces dispositions se complètent les unes par les autres et forment toute notre législation sur l'industrie du transport.

Ces prescriptions s'étendent aux compagnies de

chemins de fer, qui sont des entrepreneurs de transport, mais d'un genre particulier. Le voiturier ordinaire débat librement toutes les conditions du contrat qu'il va conclure avec l'expéditeur ; les compagnies de chemins de fer sont obligées de suivre certaines clauses et conditions, sans pouvoir y apporter de modifications.

Le voiturier ou l'entrepreneur de transport est la personne qui se charge d'effectuer le transport, par elle-même ou par ses préposés. Le commissionnaire de transports est celui qui fait opérer le transport pour le compte d'un tiers ; il s'interpose entre le voiturier et l'expéditeur, et son rôle consiste à procurer des chargements au premier, des voituriers au second. Cette distinction n'offre plus d'intérêt pratique. Le commissionnaire s'engage à faire, moyennant un salaire que l'on appelle droit de commission, une opération commerciale. Il faudrait donc considérer comme commissionnaire celui qui traite avec l'expéditeur. Aujourd'hui, les commissionnaires de transports effectuent le transport par des gens à leurs gages ; et, en règle générale, les expéditeurs peuvent se dispenser d'un droit de commission, en évitant d'avoir recours au commissionnaire.

Formation. — En principe, les contrats exigent le consentement des parties ; mais le consentement suffit-il à la formation du contrat de transport ?

Quand je m'adresse à un entrepreneur de transport qui s'engage à faire parvenir, pour mon compte, un certain nombre de colis de Paris à Falaise, il y a là un lien de droit qui prend naissance entre l'entrepreneur et moi. Je suis obligé de l'indemniser de tout le préjudice que va lui occasionner cette convention; mais toutefois le contrat de transport proprement dit ne sera parfait que par la remise des objets. Ce qui revient à dire que le contrat de transport est consensuel par sa formation, mais qu'il est réel, en ce sens qu'il ne peut être exécuté qu'à partir du moment où le voiturier a les marchandises à sa disposition. Tant que les marchandises à transporter ne lui ont pas été remises, le voiturier est lié par sa promesse, mais il ne peut être contraint de l'exécuter; car, le voulût-il, il serait dans l'impossibilité de remplir son obligation. (*Précis de Droit commercial*, Lyon-Caen et Renault, n° 865. — Sarrut, n°s 3 et 4.) Le contrat de transport n'exige pas de formes particulières. Plusieurs conditions sont essentielles à son existence: un expéditeur, un voiturier, un objet à transporter, un prix. Le destinataire est le plus souvent distinct de l'expéditeur, mais cela n'est pas de l'essence du contrat; car l'expéditeur peut s'adresser à lui-même, dans un lieu autre que celui de départ, les objets à transporter.

Le contrat de transport est un contrat synallagmatique ; car chacune des parties est engagée envers l'autre, et l'obligation de chacune d'elles a pour cause l'obligation de l'autre partie. Le voiturier fait le transport pour toucher le prix, et l'expéditeur ou le destinataire paie le prix à cause du transport que fera ou qu'a fait le voiturier.

Tous les objets peuvent former la matière du contrat de transport ; il suffit qu'ils n'offrent pas de caractères illicites ni contraire aux lois ou aux bonnes mœurs : l'exportation de certaines marchandises serait considérée comme un fait illicite.

Preuve. — La lettre de voiture prouve le contrat de transport, car elle constate ordinairement la remise des objets entre les mains du voiturier ; mais il faut remarquer qu'elle n'est pas exigée *ad solemnitatem*, mais bien *ad probationem*. Avant l'établissement des chemins de fer, il était d'usage, dans le commerce que l'expéditeur, en même temps qu'il confiait au voiturier les objets à transporter, lui remit une lettre pour le destinataire, lettre par laquelle il l'informait de l'envoi et lui en faisait connaître les conditions. Elle était généralement conçue dans les termes suivants : « A la garde de Dieu et de N., voiturier, vous recevrez un fût de vin rouge marqué comme en marge, lequel devra vous être rendu en bon état le....., à peine de perte par ledit voiturier du tiers (ou

du quart) du prix du transport, et vous paierez la somme de »

Telle est la lettre de voiture que décrit l'art. 102 du Code de commerce. Elle était rédigée en deux exemplaires ; l'un restait entre les mains de l'expéditeur pour lui servir ainsi que de droit ; l'autre était remis entre les mains du voiturier.

Le contrat de transport n'est pas un contrat solennel. Comme toute convention en Droit français, le contrat peut exister sans que les parties aient dressé de lettre de voiture ; mais, dans ce cas, comment faire la preuve ?

Nous croyons qu'il faut distinguer si c'est le voiturier qui invoque le contrat pour se faire payer le prix convenu, ou, au contraire, si c'est l'expéditeur. Dans le premier cas, le fait seul de la détention des objets voiturés suffit pour établir la preuve de la remise et du transport. Quant au montant du prix, le voiturier le prouvera contre l'expéditeur commerçant d'après les règles établies dans l'art. 109 du Code de commerce, et, contre l'expéditeur non commerçant, il faudra recourir à un arbitrage qui se fixera d'après les usages. — Dans le second cas, il y a encore lieu de distinguer si le voiturier est ou non commerçant. Est-il commerçant, le transport a-t-il été effectué par un entrepreneur ou un voiturier de profession, conformément aux principes reçus en matière com-

merciale, la preuve testimoniale est toujours et indéfiniment admissible. S'il n'est pas commerçant, la preuve testimoniale n'est admissible que dans les limites de l'art. 1341 du Code civil ; ce sont les principes généraux du Droit civil qui doivent être appliqués. L'art. 1782 du Code civil soumet les voituriers aux mêmes obligations que les aubergistes, mais seulement pour la garde des objets qui leur sont confiés, et non pour les moyens de faire une preuve contre eux. Rien d'ailleurs n'est plus facile que de réclamer un reçu de la personne que l'on charge du transport des marchandises. Aubry et Rau, tome IV, p. 520, § 373. — Sourdat, tome II, n° 983. — Lyon — Caen et Renault, n° 870.

La lettre de voiture constitue le mode de preuve le plus régulier. A l'origine, les Compagnies de chemins de fer n'avaient pas l'habitude de dresser des lettres de voiture ; elles se bornaient à délivrer à l'expéditeur un simple récépissé, contenant les énonciations les plus importantes d'une lettre de voiture. Vers 1857 et 1859, l'art. 49 du cahier des charges disposait : « que toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de l'expéditeur ; et, dans le cas où l'expéditeur ne réclamerait pas une lettre de voiture, la Compagnie sera tenue de lui déli-

vrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, etc. » — Jusqu'en 1862, la lettre de voiture fut très usitée ; mais, à cette époque, les Compagnies s'opposèrent à l'insertion de la clause, devenue de style, par laquelle l'expéditeur stipulait, en cas de retard, la retenue d'une partie des frais de transport. La Cour de cassation décida qu'une telle clause ne pouvait être imposée aux Compagnies. Ainsi disparut la principale utilité de la lettre de voiture.

Une loi, en date du 13 mai 1863, soumet les récépissés à l'impôt du timbre.

Aujourd'hui l'expéditeur remet à la Compagnie avec sa marchandise une note, sorte de réquisition de transport, qui déclare quel genre d'envoi il s'agit d'effectuer. En échange de cette pièce appelée déclaration d'expédition ou note de remise, la Compagnie délivre un récépissé qui doit en reproduire toutes les mentions. (Lois des 30 mars et 4 avril 1872 ; D. 72, 4, 77.) — Un autre récépissé est ensuite rédigé, contenant les mêmes énonciations. Ce récépissé devra être délivré au destinataire en même temps que les marchandises. Ce récépissé accompagne et sert d'instruction aux divers agents du transport.

La forme du récépissé a été tracée par une circulaire ministérielle du 26 mars 1861. Ils sont détachés d'un registre dont la souche tient lieu du

registre exigé du voiturier par l'art. 1785 du Code civil. La jurisprudence a proclamé l'assimilation du récépissé à la lettre de voiture, d'abord en matière fiscale, et ensuite dans les contestations entre les particuliers et les entrepreneurs de transports. — (Req., 21 juillet 1875, D. 77, 1, 325). — Cassation, 5 août 1878, D. 78, 1, 464).

La lettre de voiture, bien que contenant une obligation bilatérale et un acte sous seing privé n'a pas besoin d'être rédigé en double conformément aux prescriptions de l'art. 1325 du Code civil. En effet, l'écrit lui-même n'est pas indispensable pour la formation du contrat ; la remise des marchandises peut généralement être établie par toute espèce de preuves : dès lors, comment admettre de motiver la nullité du contrat sur ce que la formalité des doubles n'aurait pas été remplie ? Et, si l'extrait du cahier des charges cité plus haut dit qu'il sera dressé deux exemplaires de la lettre de voiture, un pour la compagnie, l'autre pour l'expéditeur, ce n'est que pour faciliter à ce dernier la preuve de la remise des objets. — La lettre de voiture doit contenir les énonciations suivantes : « Etre datée, exprimer la nature, le poids ou la contenance des objets à transporter, le délai dans lequel le transport doit être effectué. Elle indiquera, s'il y a un commissionnaire, le nom et le domicile du commissionnaire par l'entremise duquel le

transport s'opère, et le nom de celui auquel la marchandise est adressée, et le nom et domicile du voiturier. Elle énonce le prix de la voiture, l'indemnité due pour cause de retard. Elle est signée par l'expéditeur ou le commissionnaire. Elle présente en marge les marques et numéros des objets à transporter, — La lettre de voiture est copiée par le commissionnaire sur un registre coté et parafé, sans intervalles et de suite. » (Art. 102.)—Le texte n'exige pas, il est vrai, l'énonciation du nom et du domicile de l'expéditeur ; mais c'est là un oubli. A défaut de commissionnaire pour opérer le transport, la lettre de voiture doit contenir les noms et domicile de l'expéditeur qui l'a signée.

Quelle serait la conséquence de l'omission d'une ou de plusieurs des énonciations que doit contenir la lettre de voiture ? Ces énonciations substantielles, c'est-à-dire propres à établir le contrat de transport et ses conditions, sont-elles prescrites à peine de nullité ? Nous croyons que tout écrit qui renferme les énonciations propres à bien montrer les engagements respectifs des parties, est une lettre de voiture ; toutefois, la lettre de voiture, tout en étant assujétie par la loi à certaines formes, peut être valable, si elle ne remplit pas ces conditions, car il n'y en a aucune de prescrite à peine de nullité ; c'est au juge qu'il appartient de distinguer et d'apprécier celles qui sont substantielles et indispen-

sables pour assurer les droits respectifs, soit de l'expéditeur et du voiturier, soit de l'expéditeur, du commissionnaire et du voiturier : tel est d'ailleurs le système admis en jurisprudence. (Cassation, 5 mai, 17-24 juin 1846 ; 10 juillet 1849 ; 27 janvier 1862 ; 30 janvier 1867.)

Peut-on prouver contre et outre le contenu des lettres de voiture, quand il en existe ? En matière commerciale, la preuve testimoniale est admissible, quelle que soit d'ailleurs l'importance du litige. Plusieurs auteurs ont été d'avis que les énonciations contenues dans une lettre de voiture ne pouvaient être combattues par la preuve testimoniale ou par des présomptions que lorsqu'il y avait eu dol ou fraude (art. 134, Code civil). (MM. Duverdy, *Contrat de transport*, n° 14. — Alauzet, *Droit commercial*, tome II, n° 976. — Massé, *Droit commercial*, tome IV, n° 2576.)

La Cour de cassation n'a pas cru devoir consacrer cette opinion. Dans un arrêt en date du 6 avril 1869, il a été décidé que l'énonciation, dans une lettre de voiture, de la quantité de marchandises confiées au voiturier n'engage pas sa responsabilité, toutes les fois qu'elle est le résultat d'une erreur manifeste. Un sieur Domingo Valente expédiait de Séville, en Espagne, à Belin, commerçant à Paris, des balles au nombre de 96 et pesant 13,374 kilogrammes. La lettre adressée par

l'expéditeur au destinataire, le récépissé du chemin de fer de Cordoue à Séville, et même la lettre de voiture accompagnant les marchandises, portaient exactement ces deux chiffres. A Paris, il fut établi que le poids n'était que de 9,057 kilogrammes ; il y avait donc un manquant de 4,317 kilogrammes de laine. Belin, se basant sur la lettre de voiture, soutenait qu'il ne peut être fait de preuve testimoniale, ni même admis de présomptions contre les énonciations qu'elle contenait, et il réclamait les manquants à la Compagnie du chemin de fer d'Orléans : de telles prétentions furent rejetées par la Cour suprême. Elle fondait sa décision sur ce qu'il y avait eu erreur manifeste, toutes les balles (96) étant arrivées à bon port sans avarie, la différence de poids n'ayant pas été le résultat d'une soustraction au cours du voyage. (Dalloz, 1869, I. 412.)

La lettre de voiture peut-elle être transmise par voie d'endossement ?

Aux termes de l'art. 281 du Code de commerce, le connaissement dressé, lorsqu'il s'agit d'embarquement de marchandises sur un navire, peut être à ordre, au porteur ou à personne dénommée. L'art. 102 du Code de commerce n'énonce rien en ce qui concerne la lettre de voiture. Ce texte semble toujours exiger le nom de la personne du destinataire. Néanmoins, il est admis, en règle géné-

rale, que la lettre de voiture peut être rédigée dans les mêmes formes que le connaissance. Par conséquent, quand la lettre de voiture est à ordre, elle peut être transmise par voie d'endossement. Mais que décider si elle n'est pas à ordre ? Il y a divergence dans les opinions.

Un premier système soutient que toute lettre de voiture qui n'est pas à ordre ne peut pas plutôt être transmise par voie d'endossement que n'importe quel titre d'obligation dans lequel on n'aurait pas stipulé ce mode particulier de transmission. L'usage du commerce ne peut prévaloir contre la loi. Quand les parties veulent se réserver un mode de transmission, elles doivent faire une lettre de voiture à ordre.

En 1847, la Cour de cassation l'avait ainsi décidé. Les lettres de voiture ne pouvaient être régulièrement négociées par endossement que lorsqu'elles sont à ordre. Hors ce cas, la transmission qui en est faite ne constitue qu'un transport ordinaire, qui ne produit pas les effets attachés par le Code de commerce à l'endossement.

Un deuxième système enseigne avec raison que la lettre de voiture est transmissible par voie d'endossement, qu'elle soit à ordre ou non. Cette doctrine est appuyée sur l'usage commercial.

Dans un Parère des 7 et 8 janvier 1847, qui fut produit en justice, MM. Carez, Ganneron et Leboe,

anciens présidents du tribunal de commerce, déclarèrent que, pendant la durée de leur longue carrière commerciale, ils n'avaient jamais vu de lettre de voiture à ordre; mais qu'il était d'un usage constant dans le commerce d'admettre les endossements des lettres de voiture. (Alauzet, tome II, n° 178; Duverdy, n° 18.) La Cour de cassation, 18 janvier 1860, admet ce système; mais l'intention des parties ne doit laisser aucun doute quant à la transmission de la lettre de voiture.

L'endossement doit, aux termes de l'art. 137 du Code de commerce : 1° être daté; 2° exprimer la valeur fournie, et 3° énoncer le nom de celui à l'ordre duquel il est passé. Et, aux termes de l'art. 138 du Code de commerce, si l'endossement ne remplit pas les conditions ci-dessus énoncées, il ne vaut que comme procuration; il n'opère pas de transport.

En matière de lettre de voiture, le tiers porteur doit être saisi par un endossement régulier; l'endossement doit être daté; en outre, il énonce le nom de celui à l'ordre duquel est passée la lettre de voiture.

Mais que décider en ce qui concerne la valeur fournie?

D'après une première opinion, l'endossement irrégulier n'aura que les effets d'une simple procuration; il ne confère pas de privilège.

Les art. 137 et 138 du Code de commerce posent

des règles générales en matière d'endossement, des règles qui s'appliquent, non seulement aux lettres de change, aux billets à ordre, mais à tous les titres à ordre susceptibles d'être négociés par voie d'endossement.

L'endossement irrégulier n'a que la valeur d'une procuration ; l'expéditeur a toujours le droit, en se faisant restituer le titre qu'il a confié, de révoquer le mandat. Le mandataire n'est pas saisi ; il ne l'est ni à l'égard du mandant, qui peut révoquer son mandat, ni, à plus forte raison, à l'égard des tiers,

Dans une seconde opinion, il y a lieu de faire une distinction entre l'endossement d'une lettre de change et l'endossement d'une lettre de voiture. Le premier est translatif de propriété, tandis que le second ne confère au porteur qu'un droit de possession. L'art. 102 n'exige pas la mention de la valeur fournie, et pourquoi l'exiger dans l'endossement ? Dans le cas où il s'agit de translation d'une propriété, d'une cession, d'une rente, on comprend que la valeur fournie soit énoncée ; mais, dans notre hypothèse, il n'y a rien d'analogue. Nous sommes en présence d'un contrat de nantissement subordonné à l'acceptation du commissionnaire et même à des avances qui ne sont pas encore faites, qui ne le seront peut-être jamais, et dont le montant est incertain au moment même de

l'endossement. La valeur fournie n'est pas facile à indiquer, puisqu'il n'y en a pas encore.

Aujourd'hui, cette discussion n'a plus d'intérêt. Il n'y a pas lieu de se demander si le récépissé que délivre les Compagnies de chemins de fer peut être à ordre ; car elles se trouvent libérées par le seul fait de la remise des marchandises au porteur du récépissé.

CHAPITRE II

DES EFFETS DU CONTRAT DE TRANSPORT

Le contrat de transport, une fois formé, produit des obligations à l'égard des entrepreneurs, des voituriers, des expéditeurs et des destinataires.

SECTION I^{re}

Obligations des entrepreneurs de transports et des voituriers

Comme tous les commerçants, les entrepreneurs de transports et le voiturier sont obligés à tenir des livres et particulièrement un registre de l'argent, des effets et des paquets dont ils se chargent. (Art. 1785 C. civ., et 96 C. de com.)

Pour les Compagnies de chemins de fer, elles doivent avoir un livre journal des enregistrements, et, en outre, inscrire sur ce registre toutes les marchandises à transporter. (Art. 50 ordonnance du 15 novembre 1846, et art. 49 du cahier des charges.) C'est évidemment là un moyen de permettre aux expéditeurs et aux destinataires de constater la remise des marchandises, en cas de perte, d'avaries ou de retard ; mais, de plus, il est

dès lors facile de se rendre compte de l'ordre des expéditions, qui doivent se faire au fur et à mesure de la remise des marchandises dans les bureaux de la Compagnie, sans aucun tour de faveur, et aux prix fixés par les tarifs.

Le contrat de transport n'est pas subordonné, quant à son existence et à sa validité, à l'inscription sur les registres des entrepreneurs et des voituriers. Toutefois les expéditeurs auront intérêt à provoquer l'inscription, car il leur serait souvent difficile de prouver la remise aux voituriers des objets qu'ils réclament ; et les voituriers feront bien de se conformer strictement aux dispositions de la loi, pour éviter des réclamations exagérées et des contestations sans nombre.

Les agents de transports contractent, en second lieu, l'engagement d'effectuer le transport des objets qui leur sont confiés au lieu de leur destination, dans le délai et aux prix convenus, et de les livrer en bon état. Et, comme conséquence, ils sont responsables du retard, de la perte ou des avaries.

Nous avons déjà vu que la remise des objets doit être faite entre les mains de l'entrepreneur, pour que le transport puisse s'accomplir. L'agent de transport est donc à la fois un mandataire et un dépositaire. D'où les obligations suivantes : en qualité de dépositaire, il doit veiller avec soin à la garde et à la conservation de la chose ; en qualité

de mandataire de l'expéditeur, il doit se conformer strictement aux instructions qui lui ont été données afin de mettre sa responsabilité à couvert, en ce qui concerne le mode d'exécution, le lieu de destination et la personne du destinataire. Ainsi, quand l'expéditeur ordonne que le transport des marchandises se fera par terre, l'entrepreneur n'a pas le droit de les expédier par eau, ou sinon, il sera tenu d'indemniser l'expéditeur du préjudice qui pourrait en résulter ; et si, par erreur, il remettait les objets transportés à une autre personne que le destinataire, sa responsabilité serait encore certainement engagée. (Cass., 25 avril 1837; 15 avril 1846.)

Il peut arriver que le voiturier ne trouve pas le destinataire; l'adresse a été mal indiquée par l'expéditeur, ou bien le destinataire est absent et personne n'a qualité pour le représenter ; le destinataire peut refuser la marchandise, parce qu'il y a retard dans la livraison, ou bien par le motif que des avaries se sont produites au cours du voyage. Dans toutes ces hypothèses, le voiturier a le devoir de prendre l'intérêt de l'expéditeur. L'art. 106 du Code de commerce l'autorise à s'adresser par requête au président du tribunal de commerce ou au juge de paix, pour faire ordonner, suivant les circonstances, soit la vente, soit le dépôt ou le séquestre des marchandises dans un lieu public ;

mais, avant tout cela, il doit avertir l'expéditeur et lui demander de nouvelles instructions, en conservant les marchandises dans ses magasins ou dans ses gares. Si le destinataire est introuvable, l'expéditeur peut rectifier l'adresse; et, dans le cas où le destinataire refuse les marchandises, l'expéditeur seul est capable de juger ce qu'il y a de mieux à faire. Mais, dans aucun cas, le voiturier n'a le droit d'effectuer le retour des marchandises sans en avoir reçu l'ordre exprès et formel; car il y a tout lieu de croire que l'expéditeur, pour éviter des frais inutiles, va essayer de placer ses marchandises dans l'endroit où elles sont parvenues, et, par conséquent, le voiturier doit attendre, avant d'agir, les instructions de l'expéditeur. (Cassation, 21 mars 1848.)

Mais, dans le cas où les marchandises seraient en mauvais état ou susceptibles de se détériorer dans un délai très court, le voiturier doit de suite présenter une requête au président du tribunal de commerce, aux fins d'obtenir la vente immédiate. Il y a urgence; l'attente de la réponse pourrait faire perdre un temps précieux et rendre le mal irréparable; le voiturier fera vendre même avant d'avoir préalablement averti l'expéditeur.

Examinons maintenant comment s'effectue la remise des marchandises au destinataire. Deux hypothèses à distinguer: les marchandises sont

livrables à domicile, ou bien le voiturier ne s'est engagé qu'à les transporter dans ses magasins, gares ou entrepôts. Dans le premier cas, le voiturier doit remettre les objets au domicile même du destinataire; dans le second cas, le voiturier doit sans délai faire connaître leur arrivée au destinataire, et le mettre en demeure de venir les réclamer.

Quand le transport s'effectue par chemin de fer, il est impossible d'amener la voiture toute chargée devant le domicile du destinataire. Les marchandises une fois arrivées, la remise se fait différemment, suivant que la lettre de voiture porte l'une de ces deux expressions : « En gare, bureau restant; — ou livrable à domicile. »

La première signifie que le destinataire recevra avis de l'arrivée des marchandises, et sera tenu d'aller les retirer; la seconde indique que la remise des marchandises à son domicile aura lieu par les soins de la Compagnie. Aux termes de l'art. 52 du cahier des charges : « La Compagnie est tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées. — Le factage et le camionnage ne seront pas obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient,

soit une population agglomérée de moins de 5,000 habitants, soit un centre de population de 5,000 habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer. Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administrateur sur la proposition de la Compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction. Toutefois, les expéditeurs resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises. » — Les Compagnies sont tenues d'opérer le camionnage ; mais elles ne peuvent l'imposer aux expéditeurs et aux destinataires, qui restent libres de faire les camionnages de leurs colis.

Mais que décider quand la lettre de voiture n'indique pas si la livraison doit se faire en gare ou à domicile ? La Compagnie a-t-elle le droit de conduire les marchandises au domicile du destinataire ? Est-ce qu'elle peut imposer le camionnage de ses agents à l'exclusion de tous autres ?

Bien que les Compagnies aient soutenu ces prétentions, la Cour de cassation, en 1852 et en 1866, décida que les destinataires conserveraient le droit d'opérer eux-mêmes le factage et le camionnage, bien que l'expéditeur n'ait pas indiqué qu'elles seraient reçues bureau restant ou en gare, et que la lettre de voiture porte le prix de transport de la gare au domicile du destinataire. L'indi-

cation du domicile du destinataire n'est pas rigoureusement obligatoiré pour ce dernier, qui devra néanmoins faire connaître en temps utile à la Compagnie sa volonté d'opérer le transport. (Cass., 27 juillet 1852; 19 décembre 1866.) La Compagnie est autorisée à faire camionner d'office, soit dans un magasin public, soit au domicile du destinataire, toute marchandise qui, adressée en gare à un point quelconque du réseau, ne serait pas enlevée dans les quarante-huit heures de la mise à la poste de la lettre d'avis écrite par la Compagnie au destinataire. (Art. 17, Tarif général P. V.)

La présentation de colis au domicile du destinataire pourrait même avoir lieu un dimanche. Ce jour-là, en effet, compte dans le calcul des délais réglementaires du transport. Pour en décider autrement, il faudrait une disposition expresse qui ne se rencontre pas dans les tarifs, et la Compagnie ne peut être privée des délais auxquels elle a droit. Le commerçant des villes a coutume de fermer ses magasins les dimanches et jours de fête; et, s'il veut éviter des frais de camionnage inutiles, il donnera l'ordre exprès à la Compagnie de ne pas faire de livraisons chez lui, malgré les ordres de l'expéditeur. La lettre d'avis est détachée d'un registre à souche, et sur le talon de cet avis est inscrite l'heure à laquelle il est remis à la poste. L'envoi d'une lettre d'avis n'est pas exigé de la

part de la Compagnie; ce sera toujours au destinataire à payer le timbre de la lettre. En effet, le destinataire doit retirer les colis expédiés en grande vitesse deux heures après leur arrivée, et les marchandises expédiées en petite vitesse dans la journée qui suit leur arrivée. (Art. 10, arrêté de 1866.) La lettre d'avis n'est autre chose qu'une mise en demeure qui va faire courir les droits de magasinage, et elle n'est pas obligatoire. (Art. 1146 C. civ. — Dalloz, 76, 1, 68, 78, 1, 38.) Que décider quand l'expédition est faite livrable à domicile? Le destinataire peut-il, en avertissant la Compagnie en temps opportun, prendre livraison à la gare, ou bien y a-t-il droit acquis pour la Compagnie d'effectuer le transport? Les Compagnies ont essayé de soutenir que le camionnage était obligatoire, et que le destinataire ne pouvait l'empêcher. M. Duverdy partage cette opinion: « Il nous paraît, dit-il, que l'expéditeur, en adressant les marchandises livrables au domicile du destinataire, a entendu rendre la Compagnie responsable jusqu'à la remise au domicile indiqué. » La Cour de Bordeaux, le 21 décembre 1858, et la Cour de cassation, le 13 juillet 1859, admirent ce système. (Dalloz, 59, 1, 394.)

En 1866, le 5 mars, la Cour suprême rejeta cette opinion, et avec raison. Les Compagnies sont tenues de livrer en gare au destinataire les

colis expédiés par la voie ferrée. La *mention livrable à domicile*, insérée dans la lettre de voiture, ne peut lier le destinataire ; elle ne se rapporte tout au plus qu'à la volonté présumée de ce dernier, et cette présomption doit disparaître, dès qu'il a manifesté sa volonté de venir prendre les marchandises à la gare d'arrivée. La Cour de cassation a considéré que le monopole des transports n'appartenait aux Compagnies concessionnaires que sur les voies ferrées seulement ; et elle leur a refusé le droit de percevoir des droits de factage et de camionnage, à moins d'une clause du cahier des charges ou d'une convention spéciale. C'était, d'ailleurs, faire une saine application de l'art. 52 *in fine*.

Nous croyons, en outre, que le droit pour le destinataire de prendre livraison en gare d'une marchandise adressée à domicile, résulte des principes généraux du droit. Le contrat de transport est un contrat de louage d'industrie, ayant cela de commun avec le mandat que l'expéditeur peut le révoquer à son gré. Un voiturier ordinaire aurait lieu de se plaindre d'une pareille résiliation forcée ; car il pourrait avoir négligé d'autres transports pour celui qui vient de lui être retiré. Les Compagnies n'ont pas le même motif de se plaindre ; elles doivent, en principe, transporter tout ce qui leur est confié, et il ne leur est jamais dû que le prix affé-

rent au parcours réellement effectué. Le destinataire a les mêmes droits que l'expéditeur, puisque c'est à son profit que celui-ci a stipulé la remise à domicile ; il peut arrêter les marchandises en cours de route. Les besoins commerciaux conduisent à ce résultat ; car il peut arriver que le destinataire ait vendu les marchandises à n'importe quel moment de la durée du trajet.

En pratique, si le mode de livraison n'est pas indiqué dans la lettre de voiture, les marchandises adressées en petite vitesse sont présumées devoir être prises en gare ; les marchandises expédiées en grande vitesse sont au contraire livrables à domicile. Si le destinataire ne prend pas livraison, après la réception de la lettre d'avis, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels, elle aura le droit de les mettre en dépôt dans ses magasins, et de percevoir des droits de magasinage. Quand les marchandises ne sont pas retirées après un délai de six mois après leur arrivée à la gare de destination, la Compagnie doit se pourvoir pour en faire ordonner la vente. (Tribunal de commerce de la Seine, 2 août 1881. — Arrêté ministériel, 30 avril 1868. — Décret du 13 août 1810.)

SECTION II

Responsabilité des entrepreneurs de transports

Nous allons étudier la responsabilité des voituriers ou entrepreneurs de transports en cas de : 1^o pertes, 2^o avaries, 3^o retard. (Art. 1782 et 1784 du Code civil, 103 et 104 du Code de commerce.)

Comme en droit commun, leur responsabilité cesse d'exister quand la perte, l'avarie ou le retard sont la conséquence d'un cas fortuit ou de force majeure. Tout événement qu'on ne peut prévoir ni empêcher est un cas fortuit ou de force majeure ; mais il y a entre les deux cette différence, d'ailleurs sans importance au point de vue juridique, que la force majeure implique le fait de l'homme, tandis que le cas fortuit ne procède que du hasard. En pratique, ces deux expressions sont généralement confondues et prises l'une pour l'autre.

Le voiturier, pour invoquer cette exception, devra prouver qu'il était en présence de cas de force majeure, *vis cui resisti non potest*, tels que le vol à main armée, les incendies, les inondations, les accidents naturels, la gelée, etc. — Mais, dans tous ces cas, c'est à lui de prouver qu'il lui était impossible de les empêcher, en un mot d'établir qu'il n'est pas en faute. (Dalloz, 69, 1, 9. Cassation, 6 jan-

vier 1869. Cassation, 22 janvier 1873. Dalloz 1873, 1, 237. Cassation, 17 mai 1882, Dalloz, 83, 1, 475. — Cassation 7 juin 1874, Dalloz, 1876, 1, 371.)

Le vol des objets confiés au voiturier ne constitue pas un cas de force majeure, lorsqu'il a été accompli par des employés de la Compagnie, ou par suite du manque de surveillance de la Compagnie. Les voituriers ne peuvent échapper aux termes de l'art. 1384 du Code civil; la Cour d'Amiens, par un arrêt en date du 21 janvier 1878, a reconnu cette responsabilité. Doudain, employé de la Compagnie du Nord, avait volé à un voyageur M. H. une liasse de bons de la dette des États-Unis d'Amérique. Après la condamnation du voleur par la Cour d'assises de la Somme la victime du vol poursuivit la Compagnie en restitution des valeurs détournées. Les magistrats d'Amiens, faisant droit à la réclamation de M. H., ont déclaré la Compagnie civilement responsable des actes de son agent, et l'ont condamnée à rembourser la somme respectable de 138,000 fr., montant de la valeur des titres qui lui avaient été remis.

La responsabilité du voiturier est bien moins grande lorsqu'il se borne à louer une voiture à la disposition de l'expéditeur, si, par exemple, une Compagnie de chemin de fer louait un wagon entier pour y déposer des marchandises. La Compagnie

reste responsable de la direction et de la garde du convoi confiées à ses employés ; mais elle n'aura pas à répondre du mauvais aménagement dans le wagon, ou des marchandises égarées en route. (Cass. 27 décembre 1848; D. 49, 1, 165. — Guil-louard, tome II, n° 744.)

§ 1^{er}

RESPONSABILITÉ EN CAS DE PERTE

Le voiturier est tenu de représenter les objets qui lui ont été confiés. En cas de perte, il doit en payer le prix d'après l'estimation au jour où la remise a été effectuée ; car c'est de cette valeur que le destinataire a été privé. (Dalloz, 73, 3, 48.) Mais comment fixer le quantum de l'indemnité ? L'expéditeur déclare quelquefois, au moment de la remise, le contenu et la valeur des objets qui sont remis au voiturier. Cette déclaration doit être prise pour la vérité ; car, en l'acceptant sans vérification, le voiturier a tacitement consenti à ce qu'elle fût invoquée, s'il y avait perte. Mais c'est là une déclaration purement facultative ; et, si l'expéditeur ne l'a pas faite, il sera admis à établir la valeur des objets qu'il réclame, par tous les moyens de preuve usités en matière commerciale. La délation de serment au demandeur, la preuve par

témoins et les présomptions offrent malheureusement au voiturier la même garantie de sécurité. (Guillouard, tome II, n° 754. — Duvergier, tome II, n°s 322-323. — Aubry et Rau, IV, § 373, note 20. — Colmet de Santerre, VII, n° 235. — Laurent, XXV, n° 533. — Grenoble, 29 août 1833 ; Sirey, 34, 2, 622.)

Souvent les bulletins des récépissés remis à l'expéditeur portent que, en cas de perte, il n'aura droit qu'à une somme fixe et déterminée : une valeur de 150 francs, en souvenir de l'art. 62 du décret des 23 et 24 juillet 1793, rendu pour les messageries nationales, qui furent d'ailleurs supprimées par une loi du 9 vendémiaire an VII. Ces bulletins, portant des clauses de non-garantie, ne sont pas considérés comme un assentiment aux prétentions du voiturier, et ne peuvent constituer une convention dérogeant aux principes. En effet, personne ne peut se soustraire à l'obligation de répondre de sa faute. De pareilles clauses n'ont pas été admises par les tribunaux (Cassation, 26 janvier 1859 ; Sirey, 59, 1, 316. — Nancy, 5 juin 1860 ; S., 60, 2, 389. — Bordeaux, 5 mars 1860 ; S., 60, 2, 388. — Caen, 20 avril 1864. — Cassation, 24 avril 1865 ; S., 65, 1, 215. — Dalloz, 72, 5, 90) et par un grand nombre d'auteurs : Guillouard, tome II, n° 756. — Duvergier, II, n° 322. — Troplong, II, n° 925. — Aubry et Rau,

IV, § 373, note 16. — Laurent, XXV, n° 527.

S'il en était autrement, le voiturier n'apporterait pas les soins nécessaires à la surveillance et à la garde des objets qui lui seraient confiés, le cocontractant ayant compté sur la bonne volonté du voiturier. La non-garantie eût été préjudiciable au destinataire, à l'expéditeur et au commerce en général ; les conventions relatives au transport étant complètement libres, tous ceux qui auraient fait opérer des transports se seraient trouvés à la merci des voituriers, qui n'auraient pas voulu travailler sans cette clause.

Les dispositions de l'art. 1784 du Code civil, et 103 du Code de commerce ont été rendues d'ordre public ; autrement, comme le dit un arrêt, ce serait ouvrir la porte à la fraude, aux abus et à la négligence des employés. (S. 60, 1, 388.)

Quand il s'agit d'argent, de créances, de bijoux ou d'autres effets précieux renfermés dans une malle ou dans un paquet, il y a lieu de distinguer, pour apprécier l'étendue de la responsabilité du voiturier, si l'expéditeur a déclaré ou non la nature et la valeur des colis qu'il a remis aux agents. Dans le premier cas, il est fondé à exiger le remboursement intégral de leur valeur. Cela s'explique facilement : le voiturier doit exercer une surveillance plus active, et, s'il ne le fait pas, il est responsable de sa négligence. Dans le se-

cond cas, s'il y a absence de toute déclaration, l'expéditeur n'aura droit qu'à la valeur qu'ont ordinairement ces sortes d'objets perdus. Les tribunaux peuvent n'allouer, en cas de perte, qu'une indemnité proportionnée au prix que le voiturier a pu leur supposer d'après le volume des colis et la nature des objets. (Douai, arrêt Hannoteau, 27 novembre 1865; Sirey 66, 2, 12; Sirey 67, 1, 398; Dalloz, 67, 2, 190.)

Ces règles sont applicables aux Compagnies de chemins de fer. Les cahiers de charges établissent une surtaxe pour le transport de l'or, de l'argent, des bijoux, etc. Cette surtaxe forme au profit des Compagnies une prime d'assurance et une juste compensation des risques qu'elles courent. (D. 59. 1, 316.)

Une déclaration générale est suffisante; mais il est nécessaire de prendre ses précautions dans la lettre de voiture; car les énonciations des autres pièces accompagnant l'expédition ne peuvent être invoquées comme étant susceptibles d'augmenter la responsabilité du voiturier. (Dalloz 80, 1, 13.) Les Compagnies ou les voituriers doivent être avertis qu'il s'agit d'objets précieux exigeant une surveillance spéciale. Ainsi, une montre en or et sa chaîne, ayant été expédiées sous ce titre : « Articles d'horlogerie », se trouvaient égarées, et la Compagnie fut déclarée responsable de leur

valeur intégrale. Les Compagnies avaient essayé de faire déclarer qu'elles ne seraient responsables que des objets visés par le tarif, et non de ceux qui n'y étaient pas compris. Le 18 juin 1870, la Cour d'Aix déclara la Compagnie P.-L.-M. responsable de la valeur intégrale de broderies de prix qui lui avaient été confiées avec déclaration d'objets de prix.

§ 2

RESPONSABILITÉ DES ENTREPRENEURS DE TRANSPORTS
EN CAS D'AVARIES

Les voituriers répondent de l'avarie, de la détérioration matérielle qu'éprouvent les marchandises. La responsabilité disparaît s'il est établi que l'avarie provient du vice propre de la chose ou de l'emballage.

Les entrepreneurs de transports ne sont pas responsables des avaries survenues au cours du voyage, quand elles sont la conséquence du mode de transport choisi par l'expéditeur. Mais, il faut toutefois remarquer que l'entrepreneur ne peut se soustraire à la responsabilité qui lui incombe qu'autant qu'il a veillé avec soin à la conservation de la marchandise, et qu'il a pris toutes les précautions que peuvent exiger les circonstances,

sauf à être indemnisé, s'il y a lieu, par l'expéditeur. (Cour de Pau, 24 juin 1872.)

L'avarie, en règle générale, sera toujours facilement constatée et estimée ; en tout cas, il n'y a qu'un moyen de terminer le différend, c'est de recourir à une expertise (art. 106 Code de com.) ; les tribunaux ont alors les renseignements nécessaires pour déterminer le montant du préjudice.

L'évaluation sera faite suivant les principes généraux du droit ; elle comprendra le préjudice souffert et le bénéfice manqué, *lucrum cessans, damnum emergens* (Dalloz, 1872, 1, 63). Et, s'il arrivait que la détérioration fût telle que la chose se trouvât hors d'état de servir à l'usage auquel elle était destinée, ils pourraient condamner l'entrepreneur à la garder et à en payer la valeur.

Quand il y aura avarie, la partie la plus diligente, ou plutôt celle qui aura à prouver son dire, devra prendre l'initiative de l'expertise. Dans certains cas, ce sera la Compagnie, s'il lui incombe de démontrer qu'elle n'est pas responsable ; ce sera au contraire le réclamant, si, en raison des stipulations du contrat, la Compagnie est présumée irresponsable.

Cette expertise ne comporte pas les formalités prescrites par les articles 302 et suivants du Code de procédure civile ; il suffit qu'elle soit ordonnée par le président du tribunal de commerce, ou, à

son défaut, par le juge de paix. L'expert dresse un procès-verbal de ses opérations, et se contente de le remettre à la partie qui a provoqué sa nomination, pour lui servir ce que de droit. Il ne s'agit pas d'une mesure contradictoire nécessitant la présence de toutes les parties en cause, mais de la constatation d'un état de fait dans l'intérêt du requérant. La partie adverse pourra toujours contredire, et le tribunal est libre d'accepter ou de rejeter cette opération.

Les Compagnies peuvent stipuler qu'elles ne répondent pas des avaries provenant d'un fait qui leur est étranger. Elles ont la faculté de décliner toute responsabilité, si les marchandises, à raison de l'état dans lequel elles se trouvent au moment de la remise, sont prédestinées à des avaries d'une nature toute particulière, c'est-à-dire non emballées, remises en vrac, ou recouvertes d'une simple enveloppe de paille. Le défaut, l'insuffisance, le mauvais conditionnement des emballages sont assimilés au vice propre de la chose. (D. 83, 1, 31 ; Sirey, 1893, 1, 50). — Féraud-Giraud, tome II, n° 858.)

La Compagnie peut donc convenir qu'elle ne répondra pas d'un emballage défectueux ; mais elle ne peut refuser les marchandises, et elle reste toujours responsable de son fait et de sa faute. Le destinataire qui prétendra que l'avarie a été causée

par la Compagnie, devra faire la preuve de cette faute, et il en demandera réparation, non d'après les termes de l'art. 1147 C. civ., mais d'après les principes énoncés dans l'art. 1382 du C. civ., relatifs aux quasi-délits. Et la clause de non-garantie insérée dans un tarif renverse la charge de la preuve de la faute ; ce sera à l'expéditeur ou au destinataire qui poursuit de prouver la faute de la Compagnie (D. 74, 1, 305).

Le transport, même dans bien des hypothèses, sera une cause inévitable de déperdition ou de détérioration.

Le chargement et le déchargement, la trépidation des wagons, les chocs résultant des arrêts des trains, amènent nécessairement un certain coulage ; la température élevée déterminera la dessiccation des marchandises qui en sont susceptibles, l'évaporation, la vidange, la fermentation des liquides, ou bien encore la marchandise sera d'une nature telle qu'elle se corrompra durant le trajet.

Sur la Compagnie du Midi, le tarif spécial L n° 9 contient, au sujet du transport de la glace, une disposition qui mérite d'être notée. La Compagnie n'est pas responsable de la fonte, quelle qu'elle soit, qui s'opère pendant la durée normale du trajet. Il n'est rien payé, si le chargement complet a été réduit en eau, et le destinataire ne paie que pour ce qu'il reçoit de glace. La Compagnie fait

donc remise du poids de glace fondu pendant le transport. La Compagnie ne doit apporter aucun retard à transporter la glace, autrement elle serait en faute.

Du foin, de la paille expédiés sur un wagon découvert et non bâché, en vertu d'un tarif spécial, se trouvent avariés par la pluie : la Compagnie n'est pas responsable. (Cassation, 21 novembre 1871 ; D. 71, 1, 292.) — Il en serait autrement, si les marchandises qui devaient être bâchées l'avaient été avec des bâches en mauvais état, disposées de façon à retenir la pluie plutôt qu'à les en préserver. — (Cassation, 24 mai 1882 ; Dalloz, 82, 1, 15. — Cassation, 9 janvier 1884 ; *France judiciaire*, 83-84, p. 448.)

§ 3

RESPONSABILITÉ DES ENTREPRENEURS DE TRANSPORTS EN CAS DE RETARD

Comme pour la perte et l'avarie, les entrepreneurs de transports sont responsables du retard, qui n'est pas la conséquence d'un cas fortuit ou d'une force majeure. Deux questions à résoudre :

- a). Dans quels cas y a-t-il retard ?
- b). Quels en seront les conséquences ?

a). *Dans quels cas y a-t-il retard ?*

Lorsqu'il existe une lettre de voiture, il est facile de se rendre compte s'il y a retard ; car elle indique le délai dans lequel le transport a dû être effectué. Le jour du départ n'est jamais compris dans le délai ; le jour de l'arrivée y est toujours compris. Même en l'absence d'une lettre de voiture, l'entrepreneur est tenu d'exécuter le transport dans le délai ordinaire et nécessaire pour accomplir le trajet.

Pour les Compagnies de chemins de fer, des cahiers de charges (1857-1859), des arrêtés ministériels fixent d'avance, et à raison de la distance kilométrique, les délais dans lesquels les transports doivent être effectués. Les délais varient suivant que le transport a lieu en grande ou en petite vitesse. (Art. 50 du cahier des charges. — Arrêtés ministériels de 15 avril 1866 et 15 mars 1877.)

Pour la grande vitesse, les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques sont expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes, et correspondant avec le lieu de destination, pourvu qu'ils aient été présentés trois heures avant le départ du train. Le destinataire pourra les prendre en gare d'arrivée deux heures après l'arrivée effective du train qui les

transportait. L'heure de la remise est indispensable à connaître, et dans les feuilles de déclaration, l'heure de la remise est en blanc pour être remplie par l'expéditeur. Citons un exemple : je dépose à 7 heures 15 du matin, à la gare de l'Ouest, à Falaise, un colis pour être expédié à Paris en grande vitesse. Je sais, d'après les délais d'expédition, que ce colis devra partir au plus tard par le train quittant Falaise à 10 heures 25 du matin et arrivant à Paris à 3 heures 45. Le destinataire pourra réclamer le colis à partir de 5 heures 50.

L'ouverture et la fermeture des gares sont soumises à des règles spéciales quant à la livraison des marchandises : du 1^{er} avril au 30 septembre, elles ouvrent à six heures du matin et ferment à huit heures du soir, et du 1^{er} octobre au 31 mars, elles ouvrent à sept heures du matin et ferment à huit heures du soir. Si les marchandises arrivent dans la nuit, le destinataire ne peut en prendre livraison que deux heures après l'ouverture de la gare. (Daloz, 1884, 1, 35.) Toutefois, il y a exception à cette règle quand il s'agit de lait, de fruits, de volailles, de marée et autres denrées destinées à l'approvisionnement des marchés de la ville de Paris et des autres villes désignées par l'administration. (Arrêté ministériel, 12 juin 1866.)

Lorsque les marchandises doivent voyager sur

plusieurs réseaux, on ajoute pour la transmission, savoir : trois heures à compter de l'arrivée du train qui les aura apportées au point de transmission, si les deux réseaux sont reliés à la même station sans solution de continuité ; le délai est de huit heures, si les réseaux n'aboutissent pas à une gare commune. A partir de ce point de transmission, l'expédition a lieu par le train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes dont le départ suit l'expiration du délai de trois ou de huit heures.

Le calcul est facile : il n'y a besoin que de consulter les tableaux des ordres de service réglant la marche des trains de voyageurs ; le temps qui s'écoule entre l'heure du départ et l'heure de l'arrivée des trains auxquels doit être confiée la marchandise, augmenté de trois heures au départ et de deux heures à l'arrivée, donne le délai total imparti à la Compagnie.

Le jugement qui déclare la Compagnie responsable du retard qu'a éprouvé une marchandise manque de base légale, s'il ne constate pas d'une manière précise l'heure à laquelle a eu lieu la remise en gare ; et il ne saurait se justifier par cette présomption que la marchandise avait dû être reçue par la Compagnie avant le délai réglementaire imposé avant le départ du train par lequel l'expédition avait été faite. (Cassation, 11 février 1885.

Dalloz, 86, 1, 284.) En pareil cas, il est impossible de se rendre compte si la Compagnie n'a pas effectué le transport dans les délais réglementaires. ((D., 84, 1, 63.) Il y a plus : un pareil jugement est nul pour défauts de motifs. (Dalloz, 78, 1, 272 ; 84, 1, 20 et 24 ; 85, 5, 63.) L'erreur de direction, commise par une Compagnie de chemin de fer, qui a eu pour résultat le transport des marchandises dans une gare autre que celle indiquée dans la lettre de voiture, constitue une faute qui engage la responsabilité de la Compagnie. (D., 84, 5, 93.)

Pour les expéditions en petite vitesse, les délais sont pour ainsi dire théoriques. La fermeture a lieu, le soir, à six heures, du 16 mars au 15 octobre, et l'ouverture à six heures du matin. Du 16 octobre au 15 mars, elles ouvrent à sept heures du matin et ferment à cinq heures du soir. Il est encore permis de prendre livraison de certaines marchandises les dimanches et jours fériés jusqu'à midi. (Arrêté ministériel du 9 mai 1891.) Les délais ne dépendent nullement de la marche des trains en route. L'heure de la remise ne joue aucun rôle, et, par conséquent, elle n'est pas indiquée sur le récépissé, puisqu'elle n'est d'aucune utilité dans le calcul des délais ; la date du jour de la remise est suffisante. Les délais, non compris le jour de la remise et celui de la livraison, se calculent à

raison d'un jour par chaque fraction indivisible de 125 kilomètres parcourus. (Art. 6, 7 et 8 de l'arrêté ministériel du 29 décembre 1886.) D'après les arrêtés ministériels en date des 15 avril 1866 et 15 mars 1877, la durée du trajet sur certaines lignes, limitativement indiquées, est réduite à 24 heures par fraction indivisible de 200 kilomètres pour les marchandises qui voyagent aux prix de la première et de la deuxième série des tarifs généraux, et même pour les objets qui, n'étant pas compris dans ces catégories, sont expédiées au prix de la deuxième série sur la demande des expéditeurs. Si la marchandise est expédiée avec tarif spécial, le prix du transport se trouvant alors diminué, la Compagnie aura des délais supplémentaires de cinq, dix et même quinze jours, suivant les circonstances, pour opérer le transport ; dès lors, ces cinq, dix et quinze jours seront ajoutés au délai total, calculé comme il vient d'être indiqué. S'il y a plusieurs réseaux, il y aura lieu de tenir compte des délais de transmission : trois jours, s'il n'y a pas de gare commune, et deux jours, si les réseaux sont reliés sans solution de continuité. A Paris, on accorde deux jours pour le passage d'un réseau sur un autre, y compris le trajet sur le chemin de fer de ceinture.

Les délais de petite vitesse ne sont pas déterminés *in globo* ; mais ils comprennent le délai de

mise en route, de transport proprement dit et de livraison à l'arrivée : il n'y a que le délai total qui soit obligatoire pour les Compagnies. Les expéditeurs et destinataires n'ont pas à prendre en considération le service intérieur des Compagnies : il importe peu que les marchandises soient emportées par un train plutôt que par un autre ; pourvu qu'elles arrivent en temps, les Compagnies sont à l'abri de toute responsabilité. (Art. 11, arrêté du 12 juin 1866, et 50 du cahier des charges.) Les marchandises seront mises à la disposition du destinataire le jour qui suivra leur arrivée effective en gare. La Cour de cassation décide que les marchandises ne peuvent être réclamées que le lendemain de l'expiration du délai total réglementaire. Les Compagnies ne sont en faute que si elles l'ont dépassé. Il y a retard, du moment que les délais réglementaires sont expirés. Une mise en demeure n'est pas nécessaire. Toutefois, cette règle n'est absolument vraie que pour les marchandises livrables à domicile ; car, en ce qui concerne les marchandises livrables en gare, la Compagnie doit simplement les tenir à la disposition du destinataire ; et, tant que le destinataire ne se présente pas pour en prendre livraison, on peut soutenir qu'il n'en a pas besoin. Il doit donc, pour prétendre à des dommages-intérêts, établir qu'il a réclamé ses colis, et qu'ils ne lui ont pas

été délivrés. Le destinataire aura différents moyens de prouver sa réclamation : il pourra recourir à un constat d'huissier, moyen très sûr et qui offre le plus de garantie ; il peut inscrire sa protestation sur le registre à ce destiné à la gare, mais il est à craindre que les employés ne se prêtent pas volontiers à cette formalité ; il peut écrire au chef de gare : le fait sera tenu pour avéré, si la Compagnie garde le silence ; il peut encore exiger la production du registre des arrivages, mais c'est là un moyen de preuve qui tournera souvent à son désavantage, les expéditions n'étant inscrites sur ces registres qu'au moment de l'arrivée de la lettre de voiture, qui voyage quelquefois séparément et par des trains rapides.

b) *Quelles seront les conséquences du retard ?*

Nous avons maintenant à examiner les conséquences du retard constaté. La Compagnie devra une indemnité, mais quel en sera le montant ? Le plus souvent, une clause expresse de la lettre de voiture fixe l'indemnité due pour cause de retard : elle est, en général, du tiers du prix du transport. (Art. 102.) Au moment de conclure le contrat de transport, le voiturier et l'expéditeur discutent l'indemnité à allouer en cas de retard ; les parties prévoient à l'avance les dommages-intérêts

que le voiturier devra payer, s'il ne remplit pas son obligation de remettre en temps au destinataire le colis qui lui a été confié.

Le récépissé donné à l'expéditeur a supplanté la lettre de voiture, et les Compagnies ont refusé la stipulation d'une retenue du tiers des frais de transport en cas de retard. La Cour de cassation a consacré leur système en déclarant qu'une telle condition avait le caractère d'une clause pénale qui nécessitait l'accord préalable des parties. Le retard ne pourra donner lieu à des dommages-intérêts que s'il est justifié d'un préjudice ; mais, les Compagnies devront la réparation du préjudice, quelle qu'en soit l'importance, pourvu qu'il résulte directement du retard, et qu'il n'ait pas été impossible de le prévoir. Cette solution nous paraît rationnelle : les indemnités fixées d'avance sont tantôt trop faibles, tantôt trop fortes ; et, dans l'intérêt des Compagnies comme dans celui du public, il vaut mieux, en cas de retard, que le destinataire établisse qu'il a été lésé, et qu'il fixe lui-même le montant de l'indemnité à laquelle il prétend. S'il est raisonnable, la Compagnie lui accordera une indemnité réellement en rapport avec le préjudice qu'il a éprouvé.

Quoi qu'il en soit, il existe des clauses d'indemnité à forfait dans certains tarifs spéciaux des chemins de fer français, notamment dans le tarif spécial

G. V. n° 3 et 6, Nord ; n° 19, Ouest. Cette clause est parfaitement licite : la Compagnie a contracté une obligation de faire qu'elle doit accomplir dans un délai déterminé, et il a été convenu, lors de la conclusion du contrat qu'en cas d'inexécution de cette obligation, la Compagnie paierait une indemnité qui serait variable suivant l'étendue du retard, mais qui a été fixée d'avance et d'accord entre les parties. Cette clause n'est qu'une application de l'art. 1152 du Code civil et qui doit être observée ; car elle existe dans les tarifs dûment homologués. « En cas de retard dans l'arrivée des trains, la Compagnie n'est responsable du préjudice éprouvé que jusqu'à concurrence du prix du transport et dans les conditions suivantes : pour un retard de trois à quatre heures, la moitié du prix de transport pourra être retenu. — Pour un retard de quatre heures, les deux tiers du prix du transport pourront être retenus. — Pour un retard de plus de six heures, la totalité du prix du transport pourra être retenue. — Les retards inférieurs à trois heures ne donnent lieu à aucune retenue ; les droits des expéditeurs et des destinataires sont réservés dans le cas où le retard excéderait douze heures. » Telles sont les règles énoncées dans le tarif spécial G. V., n° 10 et dans le tarif spécial P. V. n° 3 P.-L.-M.

Si le destinataire, alléguant un retard considéra-

ble, refuse de recevoir la marchandise, l'expéditeur peut-il se retourner contre l'entrepreneur de transports, et l'obliger à la garder pour son compte ? Il est difficile de poser sur ce point une règle générale. Il peut se faire que l'expéditeur envoie des marchandises au destinataire sans avoir reçu d'ordre, ou qu'il envoie des marchandises qui ne sont pas conformes à la demande, ou qu'il les envoie trop tard. Le destinataire est en droit de refuser l'expédition ; et, si la Compagnie actionne le destinataire en paiement du prix du transport, le destinataire mettra en cause l'expéditeur ; car, en toute équité il ne doit pas payer le transport d'une marchandise qu'il est en droit de laisser pour compte à l'expéditeur. Mais la Compagnie ignore les conventions faites entre l'expéditeur et le destinataire, et le parti le plus sage pour elle est d'actionner le destinataire en paiement du prix de transport. La Compagnie a le droit de toucher du magasinage, à la condition toutefois de prévenir l'expéditeur du refus de la marchandise, et dès lors l'expéditeur, averti par la Compagnie, verra ce qu'il a de mieux à faire, soit de reprendre sa marchandise, ou d'essayer de faire changer d'avis le destinataire.

S'il y a avarie ou retard, le destinataire a le droit de refuser de prendre livraison, et il peut même laisser les marchandises pour compte à la Compagnie.

« La loi, en gardant le silence, dit M. Féraud-Giraud, sur le mode de l'indemnité à laquelle elle soumet les voituriers pour le cas où les marchandises sont arrivées tardivement à leur destination, a laissé aux tribunaux le soin de déterminer cette indemnité d'après les faits et circonstances, de sorte qu'ils peuvent choisir le laisser pour compte. » Tome II, n° 836, p. 145; S. 51, 2, 61. — Les Tribunaux ne devront le prononcer que très rarement et avec la plus grande réserve, surtout dans le cas où la marchandise ne serait plus d'aucune utilité pour le destinataire. (Guillouard, tome II, n° 755.—D. 57, 2, 103. 57. 2, 150.)— Le Tribunal de Douai, jugeant commercialement, semble avoir posé le principe relatif au laisser pour compte: « Il est de principe que le laisser pour compte ne peut être admis qu'à titre tout à fait exceptionnel vis-à-vis du transporteur, alors seulement que le colis aurait perdu toute valeur marchande, et ne pourrait être réalisé par le destinataire. (Tribunal civil de Douai, 4 décembre 1889; Gazette du Palais 1890, 1, 108.)

Le législateur a le droit de supprimer toute responsabilité, même en cas de perte des objets transportés, ou de limiter la responsabilité à une certaine somme, quand le transporteur lui semble digne de cette confiance, et que le public n'en souffre pas. (Guillouard, tome II, n° 763.) L'État

est un voiturier, car il fait le transport des lettres. L'administration des postes n'est pas responsable en cas de perte d'une lettre affranchie. (Art. 14 et 15, loi du 5 nivôse an V.)

C'est là un privilège considérable accordé par le législateur à l'administration des postes, qui n'a pas eu besoin de se constituer un capital de réserve pour indemniser les personnes fondées à faire des réclamations. En principe, l'administration des postes n'est pas responsable; mais il y a des exceptions à cette règle: quand il s'agit d'une lettre chargée, il faut payer un supplément de taxe; mais l'importance des valeurs déclarées n'engage la responsabilité que dans une certaine mesure; l'indemnité est limitée à 50 fr. (Art. 7, loi du 4 juin 1859.)

De même, pour les effets et titres au porteur, l'indemnité ne peut dépasser 2,000 fr., à moins d'un cas de force majeure. Tous les transports que fait l'État sont dans une situation privilégiée, même quand il les fait faire par une administration qui ne relève pas directement de son autorité.

Les colis postaux sont transportés par les chemins de fer en vertu d'un tarif homologué par le Ministre des Travaux publics. A ce sujet, le Ministre des Postes et Télégraphes a passé, le 3 novembre 1880, une convention, qui fut approuvée par la loi du 3 mars 1881, avec les Compagnies

des chemins de fer, et même avec l'administration des chemins de fer de l'État, convention qui a été renouvelée sur de nouvelles bases, à la date du 12 avril 1892.

La responsabilité est limitée à 25 fr., sauf le cas de force majeure. (Art. 7, décret du 19 avril 1881, et loi du 12 avril 1892.)

DE LA RESPONSABILITÉ DES VOITURIERS EN ALLEMAGNE

La législation allemande a emprunté à l'art. 103 du Code de commerce français les règles qui s'appliquent à la responsabilité des voituriers ou entrepreneurs de transport en cas de pertes, avaries ou retard. L'art. 18 du tarif franco-allemand comporte de nombreuses restrictions.

Les marchandises sont réparties en deux catégories, suivant qu'il y a ou qu'il n'y a pas de responsabilité.

L'art. 21 du tarif franco-allemand indique les marchandises pour lesquelles les Compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables. En ce qui concerne la casse, la rouille, la décomposition, les coulages extraordinaires des marchandises qui, par leur nature, sont susceptibles de ces causes de pertes ou d'avaries totales ou partielles. — Le texte énumère ensuite les cas dans lesquels il n'y a lieu à aucune responsabilité.

Aux termes de l'art. 22, pour les marchandises qui ne font pas partie de celles énumérées dans l'art. ci-dessus énoncé, la responsabilité est tantôt entière, tantôt restreinte, suivant la valeur de la marchandise transportée.

En cas de perte totale ou partielle, c'est à l'intéressé qu'il appartient de faire la preuve de la valeur de la marchandise ; et, à défaut de cette preuve, on prendra pour base la valeur moyenne d'une marchandise de même nature.

Le système allemand est très simple. Les marchandises se divisent en plusieurs catégories.

1^o Marchandises pour lesquelles le chemin de fer n'assume aucune responsabilité (art. 21).

2^o Marchandises pour lesquelles il existe une responsabilité :

a) Soit complète, quand la valeur de la marchandise est de moins de 1 fr. 50 le kilogramme ;

b) Soit limitée, quand la valeur est supérieure à 1 fr. 50 le kilogramme.

Mais la responsabilité devient complète, si l'expéditeur déclare la valeur et paie une prime d'assurance de 1 fr. pour 1,000 de la valeur déclarée et par 150 kilomètres.

En cas de transports d'animaux, les règles sont les mêmes.

En Droit français, les Tribunaux ont un pouvoir d'appréciation très étendu pour apprécier, en ma-

tière de perte, d'avance ou de retard. Dans le cas où la marchandise n'a pas été remise à l'expiration des délais fixés pour opérer le transport, le destinataire prétendra que la marchandise est perdue, tandis que le transporteur soutiendra qu'elle n'est qu'égarée, qu'il y a un retard dans la délivrance et non une perte. Et comme le jugement ne sera pas rendu immédiatement, les tribunaux pourront se prononcer en connaissance de cause.

En Droit allemand, la question a été tranchée ; une marchandise n'est considérée comme perdue que lorsqu'il s'est écoulé un laps de temps de quatre semaines, depuis le jour fixé pour la remise au destinataire. Pendant les quatre semaines qui suivent le jour où la remise devait être faite, la marchandise est réputée en retard ; passé ce délai elle est réputée perdue.

Les chemins de fer allemands ont adopté le système suivant comme base de l'indemnité qu'ils auront à payer en cas de retard. Le préjudice subi sera d'autant plus grand que le retard sera plus prolongé. Ainsi, dans le tarif franco-allemand, en cas de retard, les indemnités sont fixées de la façon suivante :

Grande vitesse. — Pour un retard de plus de douze heures, jusqu'à vingt-quatre heures inclusivement, le destinataire a droit au quart des frais de transport ; pour plus de vingt-quatre

heures jusqu'à trois jours, le tiers du transport, et enfin, pour plus de trois jours, la moitié du transport.

Petite vitesse. — Le quart des frais de port pour un retard de plus d'un jour, jusqu'à trois jours inclusivement; le tiers pour plus de trois jours jusqu'à huit, et la moitié pour plus de huit jours.

Nous avons vu que le système admis en France accorde une indemnité en rapport avec le dommage causé. C'est là un système que nous trouvons plus équitable que celui des allemands, qui consiste à fixer arbitrairement l'indemnité, et qui conduit à faire payer une prime à ceux qui trouvent l'indemnité insuffisante.

SECTION III

Obligations des expéditeurs et des destinataires.

Privilège du voiturier.

§ 1^{er}

OBLIGATIONS DES EXPÉDITEURS ET DES DESTINATAIRES

Les Compagnies de chemins de fer peuvent être obligées de conduire les marchandises au domicile du destinataire, mais jamais elles ne sont tenues de les envoyer chercher au domicile de l'expéditeur. C'est donc à ce dernier qu'il incombe de les

apporter à la gare de départ ou dans les bureaux d'expédition. Dans les grandes villes, les Compagnies organisent un service de factage et de camionnage pour le transport des marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare du départ ; aucun règlement ne peut contraindre les Compagnies à faire ce transport.

Il existe cependant une exception à cette règle, exception qui s'applique au cas où des mines et des usines sont desservies par des embranchements. (Art. 62, cahier des charges.) La Compagnie est tenue d'envoyer des wagons à l'entrée de l'embranchement. Les propriétaires des mines ou des usines, expéditeurs ou destinataires, font conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou les décharger, et les ramènent ensuite au point de jonction avec la ligne principale.

Quand les marchandises sont apportées en gare, l'expéditeur doit remplir et signer une déclaration d'expédition ; et, si elles sont prises chez lui, les agents qui vont les chercher sont porteurs d'un modèle de déclaration que l'expéditeur remplit et signe, en ayant bien soin d'indiquer la date.

En outre, cette feuille doit contenir : 1° le nom, l'adresse de l'expéditeur ; 2° le nom, l'adresse du destinataire ; 3° le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marques et adresses ; 4° la mention à domicile ou en gare ; 5° la

mention en port dû ou en port payé ; 6° la somme, en toutes lettres, à faire suivre.

Si les marchandises sont susceptibles de payer des droits pour les contributions indirectes ou à la douane, c'est à l'expéditeur de prendre ses précautions, et il indiquera tous les renseignements nécessaires, afin de ne subir aucun retard ni empêchement. S'il n'y a pas de responsabilité pour la Compagnie, par le motif que les marchandises sont transportées à prix réduit, l'expéditeur devra inscrire dans sa déclaration : sans responsabilité des avaries et déchets de route.

La somme à faire suivre s'appelle, tantôt débours, tantôt remboursement. Souvent le colis est remis à la Compagnie, soit par des bateliers, soit par des voituriers, qui l'ont transporté du lieu d'expédition à la gare de départ ; en se dessaisissant du colis, ils perdent la garantie du paiement du prix du transport, et ils ne le livreront à la Compagnie qu'à la condition de ne le remettre au destinataire que lorsque ce dernier aura soldé, non seulement ce qu'il doit à la Compagnie, mais encore les sommes dues aux commissionnaires et voituriers antérieurs. La marchandise voyage alors grevée des frais et débours.

La marchandise peut être expédiée à charge par le destinataire de payer le prix. Les commerçants expéditeurs qui ne sont pas en relations d'affaires

avec ceux qui commandent la marchandise chargent les Compagnies de ne donner livraison qu'après avoir obtenu le paiement de la facture : les marchandises sont alors expédiées contre remboursement.

Il arrive fréquemment que les Compagnies sont trompées par des expéditeurs peu scrupuleux sur la nature ou la valeur des marchandises, et cela, dans le but d'obtenir le tarif d'une série inférieure ou d'éviter une surtaxe. Les Compagnies ont incontestablement le droit de réclamer la réparation du préjudice souffert par suite d'une fausse déclaration : les tribunaux, dans certains cas, ont même ordonné que leurs jugements seraient affichés dans les gares et insérés dans les journaux. Les Compagnies peuvent obtenir la réparation civile du dommage causé ; mais les expéditeurs coupables de fausses déclarations peuvent-ils être atteints par une condamnation pénale ? Y a-t-il là le délit d'escroquerie prévu et puni par l'art. 405 du Code pénal, ou tout au moins une contravention tombant sous l'application de l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, qui punit d'une amende de 16 fr. à 3,000 fr. la première faute, et la récidive d'une amende double et même d'un emprisonnement de trois jours à un mois ?

En principe, le délit d'escroquerie doit être écarté ; car on ne peut découvrir dans les faits

une remise ou une tentative de remise de fonds, obligations, billets, promesses, quittances ou décharges ; on n'y rencontre pas non plus des manœuvres frauduleuses, destinées à faire croire à un événement chimérique. La contravention prévue par l'art. 21 de la loi de 1845 n'est pas applicable dans tous les cas ; car souvent il suffit que la Compagnie soit indemnisée du préjudice pécuniaire : une somme d'argent représente d'ailleurs le dommage causé et opère la compensation, de telle sorte que toute action est éteinte de la part de la Compagnie. La fausse déclaration, quand il s'agit de matières inflammables, tombe sous l'application de la loi ; il y a un texte formel, art. 66 de l'ordonnance de 1846.

Le destinataire prendra livraison dans les conditions que nous avons déjà étudiées. En outre, il doit signer un registre ; cette signature constate que le voiturier a rempli son obligation de transporter les marchandises et de les remettre à destination. En règle générale, le destinataire aura à payer le prix du transport ; il est rare que l'expéditeur paie le prix d'avance.

§ 2

DES TARIFS

Sous l'empire de la libre concurrence, le prix était débattu entre les parties ; aujourd'hui, les Compagnies sont soumises à des règles particulières : les prix sont fixés par des tarifs, en raison de la vitesse et de la distance kilométrique. Le cahier des charges, art. 42, se borne à déterminer le chiffre qui doit servir de base aux tarifs que la Compagnie est chargée de dresser. Prenant le kilomètre pour unité de distance, il fixe la base des tarifs pour les voyageurs à tant par tête, suivant la classe des voitures occupées ; pour les animaux vivants, tant par tête également, et pour les marchandises, tant par tonne de 1,000 kilog., etc. Il est fait, en outre, une distinction entre la grande et la petite vitesse ; les prix sont plus élevés pour la première que pour la seconde. La taxe se décompose en deux parties : le prix de péage et le prix de transport. La première indemnise la Compagnie des frais d'établissement du réseau ; la seconde est attachée à l'exploitation. Cette division n'a aujourd'hui aucune utilité, puisque les Compagnies concessionnaires exploitent par leurs propres moyens.

Le tarif du cahier des charges indique un chiffre maximum que la Compagnie ne peut dépasser, mais qu'elle peut réduire à son gré.

Le droit des Compagnies de réclamer un prix aux personnes qui ont recours à leurs services étant établi, l'État devait intervenir, afin de ne pas laisser les Compagnies maîtresses de fixer leurs prix comme bon leur aurait semblé. Aucune taxe quelconque, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par les Compagnies qu'en vertu d'une homologation du Ministre des Travaux publics. (Art. 66, ordonn. de 1866.)

L'homologation n'est pas autre chose que l'approbation que donne à un tarif le Ministre des Travaux publics. Les pouvoirs du Ministre sont nettement déterminés ; il peut refuser l'homologation, et alors le tarif ne pourra jamais être appliqué ; mais le Ministre ne pourra jamais apporter des modifications aux tarifs proposés et les imposer aux Compagnies. Les Compagnies sont libres d'accepter ou de refuser les modifications proposées par le Ministre ; mais, si elle les acceptent, le tarif ainsi modifié doit être considéré comme s'il émanait directement de l'initiative de la Compagnie.

Les tarifs dûment homologués ont force de loi et doivent s'exécuter à la lettre ; ils sont obligatoires tels qu'ils sont, avec les charges qu'ils ren-

ferment pour et contre les Compagnies.— (Dalloz, 75, 1, 235 ; 80, 1, 14 ; 81, 1, 385 ; 83, 1, 13 ; 84, 5, 69 ; 85, 1, 78.)

Les tarifs doivent être constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et des stations de chemins de fer. (Art. 48 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 ; Dalloz, 63, 2, 44.)

Les tarifs se divisent en quatre classes :

1° *Les tarifs généraux*, qui comprennent les tarifs de grande et de petite vitesse, s'appliquent au : 1° tarif des voyageurs ; 2° tarif des animaux ; 3° à celui des marchandises ; 4° à celui des voitures et du matériel roulant ; et 5° au service des pompes funèbres et au transport des cercueils.

Ils ont pour base le nombre de kilomètres parcourus, sans que jamais la distance parcourue puisse être inférieure à six kilomètres. Pour les voyageurs, il n'existe pas de tarif de petite vitesse. Pour les marchandises expédiées en grande vitesse, le tarif est unique et s'applique à toutes les marchandises, quelles qu'elles soient, sans distinction. On a adopté pour base un prix fixé de tant par tonne de 1,000 kilogr. et par kilomètre parcouru ; mais le tarif général n'est applicable qu'aux paquets et colis dont le poids excède 40 kilogr. ; au-dessus de ce poids, les fractions sont comptées, comme en grande vitesse, par cen-

tième de tonne, ou 10 kilogr.; tout poids compris entre 0 et 10 kilogr. paie comme 10 kilogr.

2° *Les tarifs exceptionnels.* — Les Compagnies ne peuvent se refuser à transporter les masses indivisibles pesant moins de 3,000 kilogr.; mais, comme ces masses encombrantes exigent des agencements spéciaux pour les voitures, des travaux de chargement et de déchargement toujours difficiles, les droits fixés par le tarif sont augmentés de moitié. Quant aux masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogr., les Compagnies sont libres d'en refuser le transport; mais, si elles y consentent, elles sont tenues, pendant trois mois, d'accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feront la demande. Dans ce cas, les prix de transport sont fixés par l'administration sur la proposition des Compagnies. (Art. 46, cah. des charges.)

3° *Les tarifs différentiels.* — Dans les tarifs généraux, la base est toujours proportionnelle à la distance parcourue. Les tarifs différentiels varient soit en raison des distances à parcourir, le prix décroît à mesure qu'augmente la distance; soit en raison du poids des marchandises livrées au même destinataire, la taxe s'abaisse à mesure que le poids s'élève; soit en raison du sens dans lequel le transport s'effectue, les colis, pour aller

de telle ville à telle autre, paient plus cher que pour revenir de cette dernière ; soit enfin en raison de la destination de la marchandise, tarifs de transit et d'exportation.

4° Les tarifs spéciaux. — Ces tarifs fixent un prix inférieur au tarif ordinaire pour les expéditeurs qui se soumettent à certaines conditions, par exemple accepter des délais plus longs que ceux déterminés par la petite vitesse, ou de ne faire d'expéditions que par chargements de wagons entiers, ou d'assurer des expéditions journalières s'élevant à un certain tonnage, ou d'expédier annuellement une certaine quantité de marchandises au minimum.

Quand des erreurs sont commises au préjudice de la Compagnie, cette dernière a toujours le droit de réclamer, soit au destinataire, soit à l'expéditeur, le complément du prix qu'elle n'a pas perçu. Et à l'inverse, si la Compagnie a reçu plus qu'il ne lui est dû pour le transport, l'expéditeur ou le destinataire aura toujours le droit de réclamer ce qu'il a payé en plus, et cela, sans qu'il y ait lieu de se préoccuper si le destinataire a ou n'a pas pris livraison de la marchandise, et même s'il a payé le prix. L'art. 103 du Code de commerce ne s'applique qu'autant que le destinataire n'a pas agi par erreur ; l'art. 1376 du Code civil déclare

que : « Celui qui reçoit, par erreur ou sciemment, ce qui ne lui est pas dû, s'oblige à le restituer à celui de qui il l'a indûment perçu. »

§ 3

DE LA SAISIE-ARRÊT

La Compagnie ne peut pas toujours délivrer la marchandise qu'elle a transportée au destinataire sans engager sa responsabilité. Quand un créancier de l'expéditeur ou du destinataire vient frapper d'une saisie-arrêt la marchandise confiée à la Compagnie, cette dernière doit attendre pour livrer la marchandise. La Compagnie se trouve dans une situation délicate. Le contrat passé avec l'expéditeur n'indique pas quel est le propriétaire de la marchandise ; elle peut appartenir à l'expéditeur et au destinataire, et même il arrivera fréquemment que ni l'un ni l'autre n'en sera propriétaire, les expéditions étant généralement faites par des commissionnaires de transports. Quand une personne, se prétendant créancière soit de l'expéditeur, soit du destinataire, vient saisir-arrêter, entre les mains de la Compagnie, des marchandises qu'elle transporte, la Compagnie agira avec prudence, en attendant qu'une décision judiciaire ait déterminé entre quelles mains elle de-

vra remettre les marchandises transportées. La Compagnie joue le rôle de tiers saisi, et elle n'a pas à se faire juge de la saisie-arrêt (S., 77, 1, 79. Féraud-Giraud, t. II, n° 1073).

La Compagnie ne peut pas livrer la chose saisie-arrêtée; elle est autorisée à la garder, et, si elle ne la remet pas dans les délais fixés par les arrêtés ministériels, elle n'encourt de ce chef aucune responsabilité. La Compagnie de chemins de fer qui n'informe pas le destinataire de la marchandise qu'une saisie-arrêt a été faite par un créancier de l'expéditeur, n'encourt aucune responsabilité pour défaut de livraison (D. 77. 1, 134). Si la saisie-arrêt n'est pas valable, le saisi s'adressera au saisissant. La Compagnie sera fondée à réclamer les frais de magasinage; car elle garde en dépôt des choses qu'elle a hâte de livrer et qui la gênent. (Cass., 20 juin 1876.) — La Compagnie ne doit se dessaisir des marchandises qu'en présence d'une mainlevée régulière. Quand la marchandise est susceptible de dépérir, la Compagnie peut en opérer la vente, malgré la saisie-arrêt. (Art. 106 Code com.) Personne, d'ailleurs, n'aura à se plaindre de cette solution; et, dans le cas où la marchandise est expédiée en port dû la vente assurera les droits de la Compagnie, en même temps qu'elle sauvegarde les droits du saisi et du saisissant: c'est d'ailleurs là le meilleur moyen d'éviter la perte de la chose et

l'augmentation frustratoire des frais de magasinage. (Cass. 26 janvier 1887. — Picard, t. IV, p. 731.) La Compagnie n'a pas à tenir compte des saisies-arrêts qui peuvent frapper les marchandises expédiées contre remboursement (D. 83, 1, 155); en effet, ces marchandises ne deviennent la propriété du destinataire qu'après livraison et paiement du prix; jusqu'à ce moment, elle n'ont pas changé de propriétaire. La Compagnie ignore quel est le propriétaire; mais elle sait que ces marchandises n'appartiennent pas au destinataire, et elle pourra, sans engager sa responsabilité, renvoyer les marchandises à l'expéditeur, s'il les réclame. (D.83, 1, 155, et Cassation, 13 avril 1885.)

De même, la saisie-arrêt formée entre les mains d'une Compagnie de chemins de fer, et portant sur tous les objets appartenant à une autre Compagnie, ne peut être considérée comme frappant les objets destinés à être remis à cette dernière en sa qualité de transporteur. (S. 72, 2, 4; — Picard, t. IV, p. 761.) La Compagnie n'a aucune propriété sur les objets qu'elle transporte.

§ 4

DU PRIVILÈGE DU VOITURIER

La loi accorde au voiturier un privilège sur les objets transportés, pour assurer le paiement du prix.

En Droit romain, le voiturier avait une hypo-

thèque privilégiée sur la chose voiturée. L'ancienne jurisprudence française plaçait également parmi les créances privilégiées les frais de voiture et les dépenses accessoires faites par le voiturier pour la conservation de la chose. La législation moderne a consacré le même principe dans l'art. 2102 § 6 du Code civil.

La solvabilité des personnes qui traitent avec un voiturier ne doit pas avoir besoin d'être continuellement l'objet des préoccupations du voiturier ou de l'entrepreneur de transports : le privilège du voiturier se justifie facilement.

Le voiturier effectue un travail soit lui-même, soit par une personne à son service, et, pour cela, il a dû employer un matériel coûteux comme achat et comme entretien, des chevaux, des voitures, des machines, etc.; il a été obligé de faire des avances nécessitées par le commerce ou par la nature des objets qu'il transporte ; il est juste de voir le législateur lui accorder un privilège.

Et, s'il en était autrement, les Compagnies de chemins de fer, obligées d'accepter toutes les marchandises qu'on leur apporte, verraient souvent leurs droits compromis. Le privilège garantit également les frais accessoires, c'est-à-dire tout ce que le voiturier a dépensé pour la chose, les réparations en cas d'avarie, les droits d'octroi, de douane, et autres semblables.

Quel est le fondement du privilège accordé au voiturier? L'art. 2102 § 6 du Code civil n'énonce pas sous quelles conditions ce privilège peut être exercé : le voiturier, pour pouvoir l'invoquer, doit-il encore être en possession des objets transportés? ou bien, au contraire, conservera-t-il son privilège, même après qu'il s'est dessaisi de ces objets? C'est là une question controversée.

Une première opinion soutient que le privilège du voiturier n'est pas la conséquence d'un droit de gage. La chose voiturée est le gage du voiturier dans l'acception générale du mot gage, de même que tous les biens d'un débiteur sont le gage de ses créanciers; mais ce n'est pas un gage dans le sens restreint de ce mot : le gage suppose une dette. Or, dans le contrat de transport, c'est le transport qui devient la cause de la dette. Il devient impossible de considérer le colis comme étant le gage d'une dette qui n'existe pas au moment même où le contrat de transport intervient entre l'expéditeur et le voiturier, et qui n'existera que lorsque le transport aura été effectué. La source même du privilège est dans la plus-value donnée aux marchandises amenées d'un lieu dans un autre. Les marchandises se vendent plus cher au lieu de destination que dans le pays où elles sont produites. Le voiturier a donc augmenté le patrimoine de son débiteur, et il est équitable qu'il soit

payé, de préférence à tous les créanciers, des frais qu'il a dû faire pour créer cette valeur. En fait, le voiturier fera bien de ne pas tarder à réclamer le prix du transport longtemps après la remise à destination. Les articles 306 et 307 du Code de commerce viennent confirmer cette solution. Le capitaine d'un navire a quinze jours pour réclamer le prix du fret, si les marchandises ne sont pas passées entre les mains d'un tiers. Le privilège du voiturier ayant la même cause que celui du capitaine, il doit être exercé sous les mêmes conditions. (Pardessus, tome IV, n° 1205. — Duverdy, n° 132.)

Une seconde opinion, qui nous paraît plus juridique, n'admet pas que le privilège du voiturier se rattache à l'augmentation de valeur donnée à la chose par le transport. Aucun texte n'a jamais établi de privilège pour les frais de simple amélioration d'une chose mobilière. Le privilège du voiturier a pour fondement une constitution tacite de gage. Le transport ne procure pas toujours une plus-value à la chose voiturée, et même le contraire arrive fréquemment. Le privilège qui a sa cause dans une amélioration ne doit porter que sur la plus-value acquise par la chose améliorée. La loi en décide ainsi pour le privilège des architectes, basé, à n'en pas douter, sur l'idée d'amélioration. Le législateur aurait assigné la même

limite au privilège du voiturier, si, dans sa pensée il eût eu le même fondement. Le privilège du voiturier porte au contraire sur la valeur totale de la chose voiturée. Le privilège repose sur l'idée de gage tacite (art. 1948 C. civil); et, conformément aux règles admises en matière de droit de rétention, le voiturier ne le conservera qu'autant qu'il sera encore en possession de l'objet transporté. Les articles 306 et 307 Code de com. ne sont nullement contraires à notre système. La loi a établi une exception en faveur du capitaine; il aura un délai de quinze jours pour être admis à exercer son privilège. La première opinion devrait reconnaître que le voiturier a le droit d'agir trente ans après la remise des objets: c'est là une solution inadmissible. L'art. 106 du Code de commerce accorde au voiturier le droit de faire vendre les marchandises en cas de contestation de la propriété, et, dès lors, comment concilier le droit de vente avec le premier système, qui autorise le voiturier à agir après qu'il n'a plus la possession des objets. Le voiturier perd ses droits en remettant la chose au destinataire; et, s'il avait pu les exercer après la remise, le Code lui assignerait un délai pour exercer ses droits, comme il l'a d'ailleurs fait pour le vendeur à réméré. La loi belge du 10 décembre 1851 a limité le délai de réclamation: le voiturier a vingt-quatre heures pour

exercer son privilège. Le voiturier exerce son privilège sur la chose voiturée qui est encore en sa possession, pour les frais de voiture et autres accessoires relatifs à cette chose même, mais non pour les frais de voiture encore dus à raison d'autres marchandises transportées antérieurement par lui pour le même destinataire. (13 février 1869, Cassation.)

Mais, quand il s'agit d'un tout indivisible, d'une opération unique divisée seulement dans son exécution, il y a lieu d'admettre une solution contraire. Le poids, la nature ou le volume de la chose à voiturier peut mettre le voiturier dans l'impossibilité d'effectuer le transport en une seule fois. Les rouages et l'armature d'un mécanisme industriel, par exemple, peuvent faire l'objet de transports isolés; les différents transports, dans leur ensemble, seront considérés comme ne constituant qu'une seule et même opération. Dans ce cas, les derniers objets transportés répondent de la totalité du prix du transport. (3 janvier 1863, Cour de Rouen.)

CHAPITRE III

DES AGENTS INTERMÉDIAIRES

L'entrepreneur ou commissionnaire, pour effectuer le transport des marchandises, est souvent obligé de s'adresser à des correspondants, et ces derniers à d'autres correspondants, de telle sorte que la marchandise n'arrive à sa destination qu'après avoir passé par les mains de plusieurs voituriers successifs. Quelquefois l'expéditeur désigne lui-même la personne qui doit recevoir la marchandise à tel endroit pour la faire parvenir à tel autre. Voulant expédier un colis de Brest à Nancy, l'expéditeur l'adresse par le chemin de fer de l'Ouest à un deses amis ou correspondants à Paris, avec prière de le réexpédier à Nancy par le chemin de fer de l'Est. Dans cette hypothèse, il y a, non pas un contrat unique exécuté par plusieurs personnes, mais autant de contrats distincts qu'il y a de commissionnaires ou voituriers préposés directement par l'expéditeur. (Picard, tome IV, p. 822.) Il y a donc plusieurs lettres de voiture et, par suite, plusieurs contrats de transport bien distincts : l'un se forme entre l'expéditeur de Brest et la Compagnie de l'Ouest,

l'autre entre l'expéditeur de Paris et la Compagnie de l'Est. Chaque voiturier est soumis à la présomption de responsabilité, et il répondra même des avaries occultes, à moins qu'il ne prouve que ces avaries ne lui sont pas imputables. (Daloz, 61, 1, 109.) Le commissionnaire qui reçoit des mains du premier voiturier est assujéti à la vérification; car il sera réputé avoir reçu les marchandises en bon état. C'est donc à lui à faire constater les avaries ou le retard, et de ne payer que sous réserves. Il importe peu de rechercher si le destinataire recevait des marchandises à titre définitif ou à titre provisoire et comme intermédiaire chargé de réexpédier. (Cassation, 16 mai 1870.)

Mais la plupart du temps l'expéditeur traite avec le même voiturier pour la totalité du transport, à la charge par celui-ci de traiter avec des voituriers intermédiaires qui s'engagent à faire parvenir les marchandises à leur destination, quand il ne peut seul opérer le transport par ses propres moyens. Bien qu'il se forme en réalité un nouveau contrat entre le premier voiturier et l'intermédiaire, l'expéditeur propriétaire des marchandises reste complètement étranger à ce contrat. L'expéditeur, en cas de pertes, d'avaries ou de retard, s'adressera au voiturier avec lequel il a traité, pour obtenir l'indemnité qui lui est due.

Le voiturier primitif est responsable des inter-

médiaires auxquels il s'adresse (art. 99 Code de com.); il conserve seulement son recours contre celui des intermédiaires par la faute duquel est arrivée la perte, l'avarie ou le retard.

Cette responsabilité du voiturier ou du commissionnaire pour les faits des intermédiaires est très rigoureuse. Le voiturier ou le commissionnaire n'est, en définitive, qu'un mandataire qui, aux termes de l'art. 1994 du Code civil, ne répond pas de celui qu'il s'est substitué dans la gestion, quand il a reçu pouvoir de se substituer quelqu'un, et quand la personne dont il a fait choix n'est pas notoirement incapable ou insolvable.

Pour remédier à cette responsabilité excessive, la loi permet au voiturier de s'y soustraire par une convention. Il est de principe qu'un voiturier ne peut pas s'affranchir de ses propres fautes ni de celles de ses préposés; mais il peut du moins convenir qu'il ne répondra pas des fautes d'une personne étrangère. L'art. 98 du Code de commerce trouve ici son application; il est utile, en effet, de faire une distinction entre le commissionnaire et l'entrepreneur de transports.

La responsabilité du transporteur intermédiaire est limitée aux fautes qu'il a commises dans la partie du transport dont il s'est chargé; la preuve de la faute doit être faite contre lui. Le voiturier originaire répond de la marchandise telle qu'elle

est décrite dans la lettre de voiture ; la présomption est qu'il a reçu la marchandise en bon état.

Pourquoi cette différence ?

Le voiturier primitif a le droit de procéder à la vérification intérieure des colis qu'on lui confie ; s'il ne le fait pas, il est supposé les recevoir en bon état. Dès lors, c'est à lui de prouver que les avaries ne proviennent pas de sa faute. Le commissionnaire intermédiaire ne peut être responsable qu'autant qu'il est établi que l'avarie provient de son fait, puisque, d'après l'usage et à raison de la célérité des transports, il reçoit les marchandises sans vérification du contenu des colis ; il n'y a pas lieu d'admettre que les marchandises lui ont été remises en bon état. (Cassation, 12 juin et 9 juillet 1872, 8 décembre 1873.) Le dernier voiturier n'est tenu que de ses fautes personnelles. (Sirey, 91, 1, 348.) Ce système n'est vrai qu'autant que les avaries dont on veut rendre le transporteur intermédiaire responsable sont intérieures et non apparentes. S'il s'agit d'avaries apparentes lors de la remise de la marchandise, le commissionnaire intermédiaire n'a pas pu ne pas les apercevoir ; par conséquent il a dû faire des réserves. Quand il remet les colis, si des avaries sont constatées à l'extérieur, on doit présumer qu'elles sont survenues pendant le trajet qui vient d'être effectué ; ce sera donc au dernier transporteur de prouver qu'elles

ne proviennent pas de son fait personnel. Bien plus, le commissionnaire intermédiaire qui reçoit un colis sans protestations ni réserves et le remet avarié extérieurement, peut être déclaré responsable, non seulement des avaries apparentes, mais encore des avaries intérieures et non apparentes dont la dégradation extérieure est la manifestation. (Pau, 2 avril 1873.)

L'expéditeur ou le destinataire peuvent se trouver, quant à la preuve des avaries, dans la même situation vis-à-vis du voiturier intermédiaire que vis-à-vis du voiturier originaire : c'est dans le cas où le dernier voiturier réclame l'intégralité du prix de transport. Le voiturier peut alors se voir opposer toutes les exceptions qui auraient pu être opposées à chacun des voituriers antérieurs; d'où il résulte que le destinataire est en droit de ne lui payer le prix réclamé que sous la déduction des manquants, et il peut même lui réclamer des dommages-intérêts pour cause de retard. (Cassation, 6 janvier 1874 ; 6 mai 1872.) Le voiturier ne peut se soustraire à cette conséquence ; car, en réclamant la totalité du prix du transport, il agit non seulement pour son compte, mais aussi comme exerçant les droits des voituriers ou commissionnaires antérieurs, il est devenu leur représentant par cela seul qu'il leur a succédé dans l'exécution du contrat de transport.

CHAPITRE IV

DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ

Après avoir étudié les obligations des entrepreneurs de transports, l'étendue de leur responsabilité, il nous reste à nous occuper de la sanction de ces obligations et de cette responsabilité. Cette sanction consiste dans l'exercice de l'action en responsabilité.

SECTION I^{re}. — Par qui et contre qui l'action en responsabilité peut-elle être intentée ?

SECTION II. — Devant quel tribunal cette action doit-elle être portée ?

SECTION III. — Extinction de l'action en responsabilité ?

SECTION I^{re}

**Par qui et contre qui l'action en responsabilité
peut-elle être intentée ?**

L'action en responsabilité appartient à tous ceux qui avaient intérêt à ce que la marchandise arrivât à sa destination. Elle peut être intentée par le destinataire, la marchandise voyageant à ses

risques ; elle appartient également à l'expéditeur, la lettre de voiture formant un contrat entre l'expéditeur et le voiturier. (Art. 101 Code de comm.)

Quand plusieurs voituriers ont concouru au transport de la marchandise, l'expéditeur ou le destinataire peut agir à son choix contre le voiturier du lieu de départ, contre le voiturier du lieu d'arrivée ou contre tout voiturier ou commissionnaire intermédiaire. Le voiturier primitif reçoit le mandat de transporter la marchandise d'un lieu dans un autre, et les autres voituriers qui participent au transport sont alors substitués au voiturier dont ils reçoivent la marchandise. L'art. 1994 du Code civil accorde au mandant le droit d'exercer directement, contre les mandataires substitués, l'action qu'il a le droit de mettre en mouvement contre le mandataire primordial. (D. 80, 1, 13.)

L'action, toutefois, ne s'exerce pas dans les mêmes conditions : si l'action est dirigée contre le voiturier primitif, c'est à ce dernier qu'il incombe de dégager sa responsabilité ; si, au contraire, l'action est lancée contre un voiturier intermédiaire, ce dernier joue un rôle passif, et c'est alors au destinataire ou à l'expéditeur de prouver qu'il y a eu faute de sa part.

SECTION II

Devant quel Tribunal cette action doit elle être portée ?

§ 1^{er}

COMPÉTENCE *ratione materiæ*

Le contrat de transport peut donner naissance à des contestations entre les parties qui l'ont conclu ; et, comme il s'agit d'intérêts privés, généralement les débats relèvent des tribunaux ordinaires.

Si des difficultés s'élèvent à propos d'un contrat passé entre un particulier et un entrepreneur de roulage ou de voitures publiques, c'est aux tribunaux qu'il appartient d'en connaître ; il n'en est plus de même quand le transporteur est une Compagnie de chemins de fer, à raison de l'homologation des tarifs.

Quelques auteurs enseignent que l'État, représentant tous les habitants du pays, a traité avec les Compagnies de chemins de fer, prévoyant les transports possibles et fixant à l'avance le prix à payer.

Cette manière de voir mène à cette conséquence que les contrats de transports par chemins de fer ont un caractère administratif, et ne relèvent pas

des tribunaux ordinaires. Ce serait là un non-sens inadmissible ; le même contrat pourrait être tantôt civil ou commercial, tantôt administratif, suivant que le transporteur aurait recours à la traction animale ou à la traction mécanique.

L'État, un jour à venir, fera seul les transports par chemins de fer ; quand il aura racheté aux Compagnies tous les réseaux de chemins de fer, les contestations seront alors soumises aux tribunaux de l'ordre administratif. Que la difficulté porte sur l'inexécution d'un contrat passé avec l'Administration ou sur un dommage causé par un agent de l'autorité administrative, l'action sera alors déferée aux tribunaux administratifs. (Dalloz, 86, 3, 85, Tribunal des conflits.)

Aujourd'hui, le contrat de transport par chemins de fer a un caractère commercial ; les Compagnies sont des entreprises commerciales ; elles agissent à leurs risques et périls ; mais elles ne peuvent percevoir que les taxes des tarifs homologués par l'État, à raison du monopole dont elles jouissent. (Art. 42 du cahier des charges et 44 de l'ordonnance de 1846.)

Quand les taxes répondent aux conditions des textes ci-dessus, et qu'elles sont avantageuses pour le public, le Ministre accorde son homologation ; mais il ne traite pas au nom de l'État.

Le contrat de transport exécuté par chemins de

fer reste de droit privé, et les difficultés qu'il peut soulever seront portées devant les tribunaux ordinaires.

§ 2

COMPÉTENCE *ratione personæ*

Le contrat de transport est un contrat commercial, quand il est intervenu entre un commerçant et une Compagnie de chemins de fer, et les contestations auxquelles il peut donner lieu sont de la compétence des tribunaux de commerce, à moins que l'expéditeur commerçant n'ait fait transporter des objets destinés à son usage personnel, auquel cas le tribunal civil sera appelé à se prononcer sur le litige. (Sarrut, n° 800. — Féraud-Giraud, tome II, n° 985.)

Il n'y a pas de distinction à faire entre un contrat et un quasi-contrat. (Cassation, 20 janvier 1875.)

Mais, quand il s'agit d'une action fondée sur un délit ou un quasi-délit, c'est aux tribunaux civils et aux tribunaux de répression qu'il appartient d'en connaître. Cependant la compétence des tribunaux de commerce a été acceptée, même pour des actions naissant de quasi-délits, à l'occasion d'actes de commerce entre commerçants. (D. 75, 1, 465.)

Lorsque le contrat de transport a été conclu entre une Compagnie de chemins de fer et un particulier non commerçant, l'acte a un caractère mixte, il est commercial pour la Compagnie, et il est civil pour le particulier.

Mais que décider, si le non-commerçant avait accompli un acte commercial en faisant opérer le transport ?

Une première opinion, soutenue par MM. Lyon-Caen et Renault, tome II, n° 3,174, enseigne que la compétence se détermine par le caractère de l'acte vis-à-vis du défendeur. En effet, disent-ils, c'est toujours la personne du défendeur qui est prise en considération pour déterminer la compétence. Glasson, Incompétence absolue. — *Revue critique de législation*, année 1881, page 245. La loi belge a consacré cette manière de voir (25 mars 1876), et elle décide que, si la contestation a pour objet un acte qui n'est pas commercial à l'égard de toutes les parties, la compétence se détermine par la nature de l'engagement du défendeur.

D'après une deuxième opinion, acceptée d'ailleurs par la jurisprudence, la Compagnie défenderesse, personne civile commerçante, peut, au choix du voyageur, de l'expéditeur ou du destinataire non commerçant, être citée soit devant le Tribunal civil, soit devant le tribunal de commerce ; si, au contraire, la Compagnie joue le rôle de demandeur,

le non-commerçant devra être appelé devant le Tribunal civil. Il existe en faveur de ce système un argument de tradition, l'art. 12, titre XII de l'ordonnance de 1673. (Ancoc, tome III, n° 606 — Féraud-Giraud, tome II, n° 985. — Sirey, 59, 1, 321. — Sirey, 67, 1, 290. — Sirey, 73, 1, 446.)

Pour les chemins de fer exploités par l'État, un décret du 25 mai 1878 déclare, art. 64 : « Le public pourra en toute circonstance recourir à la même autorité, et défendre ses droits dans les mêmes formes et suivant les mêmes règles que sur l'universalité du réseau français. »

En ce qui concerne les colis postaux, il ne faut pas oublier que ce sont les Compagnies de chemins de fer qui les transportent au lieu et place de l'Administration des postes (convention du 3 novembre 1888) ; et, dès lors, les litiges qui peuvent s'élever à propos d'un colis postal sont de la compétence des tribunaux de l'ordre administratif. (Cassation, 11 février 1884. — Toulouse, 16 avril 1883). — Les conseils de préfecture ne peuvent connaître de ces actions. (Conseil de préfecture Ille-et-Vilaine, 22 février 1884). — C'est au Ministre des postes et télégraphes qu'il appartient de statuer en pareil cas. (Conseil de préfecture de la Seine, Bulletin 84, p. 72.)

§ 3

COMPÉTENCE RELATIVE A L'IMPORTANCE DU LITIGE

Toute demande en justice doit passer par deux degrés de juridiction : telle est la règle ; mais, par exception, certaines causes ne sont soumises qu'à un degré de juridiction.

C'est la quotité, à moins de règle particulière, et non la nature de l'intérêt en litige, que l'on prend en considération pour déterminer si un jugement est en premier ou en dernier ressort. (Boitard, t. I, n° 667 *de la procédure civile*.)

Les Tribunaux de commerce et les Tribunaux civils connaissent en dernier ressort des affaires dont le chiffre est inférieur à 1500 fr. (art. 639 Code de commerce, loi du 11 avril 1838, art. 7); et, quand il sera question d'un litige supérieur à cette valeur, le jugement sera susceptible d'appel.

§ 4

COMPÉTENCE *ratione loci*

En matière civile, le Tribunal compétent est celui du domicile réel ou du domicile élu du défendeur. (Art. 59 Code de procédure civile).

En matière commerciale, c'est l'art. 420 du Code de procédure qui reçoit son application. Le demandeur pourra assigner à son choix : 1° devant le Tribunal du domicile du défendeur ; 2° devant le Tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée ; 3° devant le Tribunal dans l'arrondissement duquel le paiement devait être effectué.

Les expressions de la marchandise livrée s'appliquent à toutes les contestations commerciales où il s'agit de conventions, de livraisons, de paiements à faire ; elle désignent tout ce qui peut faire l'objet d'un trafic ou d'un négoce. (Lyon, 14 mai 1867.)

Abordons l'analyse de chacune des trois dispositions de l'art. 420.

1° Le tribunal du domicile du défendeur.

C'est l'application du droit commun, du principe général consacré dans l'art. 59 du Code de procédure. Mais la question de savoir devant quel tribunal une Compagnie de chemins de fer devait être assignée a soulevé des difficultés : leur domicile est-il seulement où est fixé leur siège social, ou, au contraire, partout où elles ont un principal établissement ?

Les Compagnies de chemins de fer constituent des sociétés commerciales anonymes, et doivent être assignées, par conséquent, au lieu de leur siège social. Cette interprétation rigoureuse de

l'art. 59 du Code de procédure civile fut d'abord admise par la Cour de cassation ; mais un pareil système, qui obligeait d'assigner à Paris les Compagnies de chemins de fer dans toutes les affaires où elles jouaient le rôle de défendeur, constitua une grande gêne pour les personnes qui habitaient les départements.

Aujourd'hui, il est admis en jurisprudence et en doctrine que les Compagnies de chemins de fer ont un domicile dans toutes les gares des réseaux qu'elles desservent. Chaque gare constitue un établissement possédant des agents investis de pouvoirs suffisants pour leur permettre de traiter avec le public. Dans chaque station, pendant les heures réglementaires d'ouverture, il y a toujours un ou plusieurs agents : chefs, sous-chefs, facteur enregistrant, attendant les expéditeurs et les voyageurs et tous ayant qualité pour traiter avec eux. Les règlements des Compagnies exigent qu'il en soit ainsi ; et, dès lors, il faut en conclure que toute gare forme un établissement de la Compagnie ; bien plus, chaque gare a son autonomie propre, et ne relève pas de la gare voisine. Tous les agents d'une Compagnie employés dans une gare sont tous soumis à l'autorité d'un autre agent appelé chef de gare. Chaque station a une comptabilité spéciale. (Caen, 22 janvier 1872.)

L'assignation doit être faite au chef de gare, re-

présentant de la Compagnie, dans la gare même qui a fait ou reçu l'expédition. La Cour de cassation a décidé, le 3 février 1885, que le destinataire de marchandises adressées en gare ne pouvait pas assigner la Compagnie dans une autre gare que celle où étaient parvenues les marchandises. L'expéditeur peut, à son choix, assigner la Compagnie : 1° au siège social ; 2° à la gare, d'abord parce que c'est là que la Compagnie fait élection de domicile pour les contrats qu'elle y passe, et ensuite à cause du lieu où la promesse de faire le transport a été fait et où elle a reçu les marchandises à transporter ; 3° la gare d'arrivée : c'est là, en effet, que se trouve domicilié l'agent chargé de libérer la Compagnie de ses obligations, et cela, sans qu'il y ait lieu de distinguer si la gare et le domicile du destinataire sont dans des arrondissements judiciaires différents. Le destinataire aura, d'ailleurs, les mêmes droits que l'expéditeur.

Le chef de gare s'empressera de faire parvenir l'assignation au siège de la Société, qui la fera examiner par le service du contentieux.

2° Devant le Tribunal de l'arrondissement où la promesse a été faite et la marchandise livrée. — Il importe de faire remarquer que les deux faits, promesse et livraison, doivent avoir été accomplis dans le même arrondissement, pour que le Tribu-

nal puisse être saisi. Pour le chemin de fer, c'est le Tribunal de l'arrondissement où est située la gare expéditrice, car c'est là que le contrat de transport a été conclu entre les parties et que la marchandise a été livrée à la Compagnie. Il en est de même quand les marchandises ont été remises et livrées au bureau de ville. L'expéditeur est obligé de faire une déclaration écrite à la Compagnie et, en outre, d'effectuer en même temps la livraison des marchandises, afin que la Compagnie puisse les transporter après avoir vérifié la sincérité de la déclaration.

3° Le Tribunal de l'arrondissement où le paiement devait être effectué.

Mais les expéditions peuvent être faites en port dû ou en port payé. Si l'expédition est faite en port dû, le destinataire acquittera le prix du transport, et c'est le Tribunal du lieu de destination qui sera compétent ; la marchandise expédiée en port dû laisse présumer qu'il est convenu entre le voiturier et l'expéditeur que le paiement sera effectué au lieu de destination. Lorsque l'expédition est faite en port payé, l'action ne pourra pas être portée devant le Tribunal de la gare destinataire, puisque le prix de transport a été payé au lieu de départ.

SECTION III

Extinction de l'action en responsabilité

L'action en responsabilité s'éteint, aux termes de l'article 105 du Code de commerce, par la réception des objets transportés et le paiement du prix de transport après un délai de trois jours, et, aux termes de l'article 108 du même Code, par la prescription.

Ces textes ne sont applicables qu'aux contrats de transport ayant un caractère commercial et non aux contrats de transport ayant un caractère civil ; pour ces derniers, le délai de réclamation est celui du droit commun, c'est-à-dire trente ans.

§ 1^{er}

RÉCEPTION DES OBJETS TRANSPORTÉS. PAIEMENT DU PRIX

L'ancien article 105 du Code de commerce était ainsi conçu : « La réception des objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action contre le voiturier. »

La loi du 11 avril 1888 a modifié l'ancien texte de l'article 105 et :

« La réception d'objets transportés et le paiement du prix de la voiture éteignent toute action

contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent cette réception, et ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée. »

Deux innovations très importantes : l'une, qui vient restreindre à deux le nombre des actions éteintes par la réception des marchandises et le paiement du prix de transport ; la seconde innovation supprime l'extinction instantanée des actions, et accorde au destinataire un délai pendant lequel il peut encore agir utilement.

L'art. 105 s'applique à tous les transports par voie de terre, pourvu que le voiturier soit commerçant. (Lyon-Caen et Renault, t. I, n^{os} 863 et 916.) L'art. 105 est donc applicable aux Compagnies de chemins de fer.

Les voituriers et les commissionnaires de transports ne peuvent opposer la fin de non-recevoir édictée dans l'art. 105 que lorsque la réception et le paiement ont été effectués, au terme du voyage, par le destinataire ou son représentant, qui, seul, peut recevoir les marchandises et libérer le voiturier des obligations qu'il avait contractées envers lui. Chaque voiturier ou commissionnaire reste engagé envers le voiturier auquel il a remis la marchandise pour que celle-ci continue son

voyage, bien que le voiturier ait reçu la marchandise et payé le prix du transport sans faire ni réclamation ni réserve. L'art. 105 ne s'applique pas entre Compagnies ; car nous sommes en matière de déchéance et sur le terrain du droit étroit. Elles ne seront déchargées de toute responsabilité qu'après réception et paiement sans réclamation par le destinataire dans le délai prescrit. (Dalloz, 48, 2, 36 ; 58, 1, 416 ; 74, 1, 303 ; 76, 1, 388.)

La déchéance de l'art. 105 est encourue sous trois conditions :

1° La chose transportée a été reçue par le destinataire ;

2° Le prix du transport a été payé par le destinataire ;

3° Le destinataire n'a pas protesté dans les délais prescrits.

1° Réception de la chose transportée par le destinataire

Dans la réception, il y a lieu d'envisager d'abord la présentation des marchandises au destinataire, et ensuite l'acceptation ou le refus du destinataire. Dans le premier cas, il s'agit d'une publication ; dans le second, il y a un acte de volonté qui n'est autre chose qu'un consentement.

Le destinataire est donc libre d'accepter ou de

refuser les marchandises; et, s'il ne donne pas son consentement en toute liberté et en toute connaissance de cause, la réception est entachée d'un vice qui peut en faire prononcer la nullité.

Il n'est pas nécessaire que les marchandises aient été apportées chez le destinataire; il suffit que le destinataire les ait acceptées après que le transporteur les a mises à sa disposition. (D. 75, 1, 379.)

Les Compagnies de chemins de fer exigent que le destinataire appose sa signature sur un registre, attestant qu'il a bien reçu les marchandises qui lui étaient adressées. En pareille circonstance, l'acceptation des marchandises revêt une forme matérielle.

2° Paiement du prix

L'ancien art. 105 était beaucoup trop rigoureux; car, une fois les marchandises reçues et le transport payé, toute action contre le voiturier était éteinte. La présomption admise était que le destinataire, avant de payer le prix du transport, avait vérifié les marchandises que lui livrait le transporteur et qu'elles n'étaient pas avariées. C'était une présomption *juris et de jure* insusceptible d'être combattue par la preuve contraire. La jurisprudence admet que les deux conditions exigées par

l'art. 105 étaient cumulatives. (Dalloz, 51, 1, 47. et 75, 1, 370.) Le paiement du prix était nécessaire. (S. 57, 1, 197.) Quand les marchandises étaient expédiées en port payé, l'art. 105 ne s'appliquait pas. (S. 67, 1, 420 : 72, 1, 167.)

La déchéance de l'art. 105 frappait toutes les actions que le destinataire pouvait exercer contre le transporteur. Cependant, si le voiturier avait perçu un prix plus élevé que celui qu'il était en droit de réclamer, le destinataire pouvait le poursuivre en répétition de l'indu, et ce, conformément aux termes de l'art. 1235 du Code civil. (Dalloz, 77, 1, 198.)

3° *Délais pour protester*

Le nouveau texte de l'art. 105, en accordant un délai assez long au destinataire pour vérifier les marchandises qui lui sont remises, ne frappe plus ses actions d'une déchéance instantanée. La situation s'est beaucoup améliorée. L'ancienne présomption est donc abandonnée ; le destinataire reçoit les marchandises, paye le prix du transport, et ce n'est qu'après ces opérations qu'il vérifie l'état dans lequel elles lui ont été livrées. Bien que le destinataire ait un délai pour vérifier les marchandises, il a le droit de demander cette vérification en présence du voiturier, qui ne peut s'y refuser.

L'agent d'une Compagnie qui refuserait cette vérification au destinataire, est obligé de remporter la marchandise, et les frais de camionnage et de magasinage resteront à la charge de la Compagnie. (S., 89, 2, 169.)

La nouvelle déchéance de l'art. 105 frappe-t-elle les expéditions en port payé ; autrement dit la réception de la marchandise et le paiement du prix sont-ils encore cumulatives ?

M. Lyon-Caen, dans un article publié par le journal *Le Droit*, en date du 9 septembre 1888, pense que le nouvel article 105 s'applique à toutes les expéditions. le législateur ayant fait abandon de la présomption autrefois admise que le destinataire ne payait le prix qu'après avoir vérifié l'état des marchaudises.

Nous croyons que cette solution ne peut pas être admise ; car les deux conditions sont présentées de la même façon que dans l'ancien texte, et les modifications apportées par la loi de 1888 n'ont porté que sur deux points : le nombre des actions frappées de déchéance et le délai accordé pour réclamer. Les conséquences de l'ancien article 105 découlent encore du nouveau ; il n'y a rien de changé.

La protestation doit être motivée, c'est-à-dire écrite ; elle indiquera l'importance du dommage. Elle sera faite par acte d'huissier ou par lettre recommandée, afin d'avoir date certaine. Les délais

sont de trois jours francs, non compris les jours fériés.

Ainsi, la réception des marchandises et le paiement du prix ont eu lieu le vendredi : le destinataire aura les journées des samedi, dimanche, lundi et mardi pour faire sa protestation ; et même, si le lundi était un jour férié, une fête concordataire ou légale, tels que le lundi de Pâques, de la Pentecôte, le 1^{er} janvier, le jour de la Fête Nationale, le destinataire aurait encore le mercredi pour adresser sa réclamation. La lettre de protestation devra être mise à la poste dans le délai prescrit : ce sera le moyen le plus sûr d'avoir agi en temps voulu.

L'art. 105 est d'ordre public ; les parties contractantes n'ont pas le droit d'en modifier les dispositions. Toutefois, cette règle ne reçoit son application que pour les transports faits sur le territoire français. Le texte de la convention arrêtée à Berlin en 1886 s'oppose à ce qu'elle s'applique aux transports internationaux.

En pratique, le destinataire ne pourra pas retirer un grand avantage de la nouvelle rédaction de l'art. 105 en ce qui concerne les avaries, à cause des règles du droit commun sur la preuve. En effet, si le destinataire qui a reçu ses marchandises et payé le prix du transport s'aperçoit, hors la présence du voiturier, en déballant ses marchan-

disés, qu'il y a des avaries, ce sera à lui de prouver que ces avaries ont eu lieu en cours de voyage (S., 89, 2, 169). Ce sera la même solution pour la perte partielle et les manquants. Le destinataire fera bien de ne payer le prix du transport qu'après vérification des marchandises, en présence d'un voiturier ou de l'un de ses agents ou préposés.

Quant aux actions nées d'une cause autre que les avaries ou la perte partielle, l'art. 105 réalise un grand progrès. S'il s'agit d'un retard, le destinataire aura le temps d'examiner attentivement si le transport a été effectué dans les délais réglementaires.

La fin de non-recevoir établié dans l'art. 105 ne pouvait être invoquée par le transporteur, en cas de fraude ou de dol. Aujourd'hui, le délai de trois jours permet au destinataire de faire la vérification en temps utile ; et, s'il ne fait pas sa réclamation dans les trois jours qui suivent la réception et le paiement du prix, il sera forclos, à moins toutefois qu'il n'arrive à établir que les motifs qui l'ont empêché de vérifier ses marchandises, lors de leur réception, ont subsisté pendant tout le temps du délai pour protester.

En cas de substitution d'une marchandise à une autre, l'art. 105 ne recevrait pas son application ; car, dans une pareille hypothèse, le consentement donné par le destinataire est vicié par suite d'er-

reur (D., 70, 2, 90). Le destinataire ne serait restituable contre les manœuvres dolosives de la part d'un agent l'empêchant de procéder à la vérification des marchandises que si ces manœuvres avaient maintenu le destinataire dans l'erreur, et pendant un temps supérieur ou égal à celui des délais de l'art. 105.

L'acceptation sous réserves était d'une grande utilité avant la loi de 1888 ; aujourd'hui, elle n'est plus d'une grande importance. Et, si le voiturier refuse de procéder à la vérification des marchandises en les livrant au destinataire, ce dernier fera bien de faire constater ce refus et de ne pas payer le prix, dans le cas où il consentirait à les prendre sans vérification.

Quand le destinataire et le voiturier sont d'accord pour reconnaître l'importance des avaries ou des pertes partielles, il n'y a pas de difficulté. Un procès-verbal est dressé entre les parties ; et, si plus tard il survient des difficultés, c'est cet acte qui servira de base aux tribunaux pour apprécier le dommage.

Dans la pratique, ce n'est pas toujours le voiturier qui opère lui-même la livraison des marchandises au destinataire, ce sera souvent un employé ou un de ses préposés : quelle sera la valeur d'un procès-verbal rédigé à l'amiable entre le destinataire et ce préposé ? Le préposé engage valable-

ment le voiturier, du moment qu'il a qualité pour le représenter et qu'il peut donner bonne et valable quittance du prix du transport; un pareil agent remplace le voiturier, il est son mandataire. Cette solution doit être admise; car, si le voiturier et le destinataire n'habitent pas la même ville, ce qui arrive fréquemment, il sera nécessaire de recourir à une expertise judiciaire très dispendieuse et inutile; et il est de beaucoup préférable de permettre même au charretier qui conduit la voiture sur laquelle se trouvent les marchandises à livrer, de régler le dommage quand les avaries ou la perte partielle sont indiscutables. On peut objecter, il est vrai, qu'il est dangereux pour les voituriers de s'en remettre à leurs agents, mais à cela il est facile de répondre: c'est à eux qu'il importe de choisir des agents honnêtes et de les payer convenablement.

Ce que nous venons de dire s'applique aux entrepreneurs de roulage et de voitures publiques, ainsi qu'aux Compagnies de chemins de fer, qui étant des personnes morales, sont obligées de recourir à leurs agents.

Pour les marchandises livrables en gare, il ne peut y avoir de difficulté; si le destinataire exige une vérification contradictoire, elle sera faite en présence du chef de gare ou d'un autre agent ayant qualité pour dresser procès-verbal contradictoirement.

Pour les marchandises livrables à domicile, c'est une question plus difficile. Les Compagnies sont généralement représentées par un charretier ou par un agent d'un ordre inférieur. Dans les villes où la Compagnie fait faire son factage et son camionnage par un entrepreneur, le charretier n'est pas un agent de la Compagnie. Dans ce cas, si le destinataire veut vérifier sa marchandise, le charretier devra accepter, à moins de remporter la marchandise et de revenir chez le destinataire, accompagné du chef de gare ou d'un agent de la Compagnie.

Le destinataire a droit à la vérification, et, si c'est par la faute de la Compagnie que cette vérification ne peut avoir lieu, les frais de retour de la marchandise en gare et ceux de magasinage sont à la charge de la Compagnie. (S. 89, 2, 169.)

En cas de clause de non-garantie, le destinataire peut encore obtenir la vérification, car la Compagnie est obligée de remettre les marchandises dans l'état où elle les a reçues; mais c'est au destinataire qu'il incombe de prouver la faute de la Compagnie.

La Compagnie ne doit pas refuser une vérification amiable des marchandises, quand le destinataire le demande. (Bedarride, tome I, n° 291. — *Féraud-Giraud, loc. cit.*, tome I, n° 205.)

Mais si des difficultés s'élèvent entre le destina-

taire et la Compagnie, et qu'un accord amiable soit impossible, il faudra recourir à une vérification judiciaire. La partie la plus diligente présentera une requête au président du tribunal de commerce, ou à son défaut au juge de paix, à l'effet d'obtenir la nomination d'experts pour vérifier et constater l'état des marchandises, conformément aux termes de l'art. 106 Code de com. Quand les marchandises sont refusées par le destinataire, la Compagnie, ne pouvant l'obliger à les prendre, sera forcée de les garder en dépôt, si mieux elle n'aime se faire autoriser à les transporter dans un dépôt public. L'art. 17 du tarif général P. V. lui accorde la faculté de les déposer dans un magasin public, si les objets sont expédiés en petite vitesse.

La mauvaise volonté du destinataire ne doit pas être une cause de perte pour le voiturier : l'art. 106 contient une mesure très équitable ; il autorise, moyennant certaines formalités, la vente des marchandises jusqu'à concurrence du prix de la voiture. C'est l'application de l'art. 2102 § 6 du Code civil, qui crée un privilège au profit du voiturier. Quand le voiturier n'observe pas les formalités prescrites, il peut engager sa responsabilité. (S. 89, 1, 130.)

MM. Lyon-Caen et Renault étendent les dispositions de l'art. 106 au cas où le destinataire n'est pas trouvé. (S. 48, 1, 271.)

Si la Compagnie veut être remboursée des frais de magasinage, elle est tenue de prévenir l'expéditeur du refus du destinataire. (Art. 29 du tarif général G. V. et 16 du tarif général P. V.)

§ 2

DE LA PRESCRIPTION

L'art. 408 du Code de commerce est ainsi conçu :
Les actions pour avaries, pertes ou retard, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport, sont prescrites dans le délai d'un an, sans préjudice du cas de fraude ou d'infidélité.

Toutes autres actions auxquelles le contrat peut donner lieu, tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire, aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'art. 541 du Code de procédure civile, sont prescrites dans le délai de cinq ans.

Le délai de ces prescriptions est compté, dans le cas de perte totale, du jour où la remise des marchandises aurait dû être effectuée, et, dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire.

Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois ; cette prescription ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti.

Dans le cas de transports faits pour le compte de l'État, la prescription ne commence à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif. »

Une longue prescription eût été inutile pour le destinataire et dangereuse pour le voiturier. Après l'expiration d'une année, les voituriers se trouvent complètement déchargés, les prescriptions de l'article 108 étant libératoires pour le voiturier comme pour le destinataire et l'expéditeur. C'est là une exception au droit commun, qui adopte comme règle la prescription de trente ans.

L'art. 108 s'applique à tous les transports, sans distinction entre les choses transportées et la qualité des personnes qui ont pris part à la formation du contrat.

Avant la loi du 11 avril 1888, l'action pour cause de retard ne se prescrivait que par trente ans. La distinction entre les expéditions faites à l'intérieur de la France et celles faites à l'étranger, qui existait avant 1888, disparut avec le nouveau texte de l'art. 108 : les premières se prescrivaient par six mois, les secondes par un an ; aujourd'hui, toutes ces actions se prescrivent par un an.

En cas de fraude ou d'infidélité de la part de la Compagnie ou de ses agents, le délai n'est plus fixé à une année : la prescription est de trente

ans.; mais c'est au destinataire de prouver la fraude ou l'infidélité de la Compagnie ou de ses agents. Les déchéances portées en l'art. 105 s'appliquent aux expéditions en port dû, à la condition que le destinataire paie le prix du transport au moment où il reçoit les marchandises; au contraire, celles de l'art. 108 s'appliquent, sans exception, à toutes les expéditions en port dû ou en port payé.

Le nouvel article 108 ne semble pas s'appliquer, comme l'ancien, aux actions dirigées contre le commissionnaire en ce qui concerne la perte, l'avarie, le retard. Nous croyons cependant que la prescription annale peut être opposée par le commissionnaire; car il est impossible d'admettre que les actions nées d'un même contrat, ayant la même cause, puissent avoir des prescriptions différentes, tenant à la seule qualité des personnes qui ont exécuté les obligations du contrat. Le commissionnaire est responsable du fait du voiturier, et, si le destinataire attaque le commissionnaire, ce dernier appellera le voiturier fautif en garantie, et, lorsque l'une de ces actions sera frappée de prescription, il en sera de même de l'autre.

Toutes les actions nées du contrat de transport autres que celles ayant pour cause une perte, des avaries ou le retard sont, sans exception, prescrites par cinq ans.

Que décider à l'égard de l'action en détaxe?

Il peut arriver qu'une erreur soit commise dans la détermination du prix du transport, quand il s'agit de l'application des tarifs. Si le prix demandé est inférieur à celui du tarif, la Compagnie peut en réclamer le complément; dans le cas contraire, elle doit rendre à qui de droit ce qu'elle a perçu en trop. Cette action est aujourd'hui prescrite par cinq ans.

Il est nécessaire de déterminer exactement le point de départ de la prescription. Dans le cas de retard ou d'avarie, le registre d'arrivages constate à quel moment les colis ont été remis; ce sera donc à partir du jour de la livraison au destinataire, livraison que constate le livre d'émargement. En cas de perte, la prescription commence à courir du jour où le transport avait dû être effectué, c'est-à-dire à partir du jour où les marchandises auraient dû arriver à destination. En matière de transports par chemins de fer, le délai de transport est fixé par le cahier des charges. C'est donc ce délai qui sert de base à la prescription. En cas d'encombres considérables, de désordres dans la circulation, la Compagnie n'est pas responsable, la prescription manque de point de départ. (Montpellier, 4 juillet 1873.)

Les prescriptions de l'art. 108 peuvent être interrompues, soit par une demande faite en justice par

la partie lésée (art. 2242 et suivants du Code civil), soit par la reconnaissance du droit de cette partie lésée par la partie adverse (articles 2248 du Code civil. — Lyon-Caen et Renault, tome II, n^{os} 930 et 931).

Il arrive fréquemment que le transport est effectué par les soins de plusieurs compagnies. Ainsi une marchandise expédiée de Lille à Reims est transportée successivement par la Compagnie du Nord et la Compagnie de l'Est. À la gare de jonction, à Laon, les agents de la Compagnie de l'Est s'aperçoivent que des avaries sont survenues à la marchandise; ils en font faire la constatation par les agents de la Compagnie du Nord, et ils transportent ensuite cette marchandise au lieu de destination. Le destinataire, recevant une marchandise avariée, assigne la Compagnie de l'Est en réparation du préjudice causé, et la Compagnie de l'Est, qui n'est pas en faute, appellera en garantie la Compagnie du Nord. C'est ce qui s'appelle une action récursoire contre la Compagnie du Nord. La Compagnie de l'Est devra agir à bref délai; elle n'a qu'un mois pour appeler en garantie, à partir du jour où le destinataire a exercé son action contre elle. Ce délai est suffisant dans la pratique.

Les transports exécutés pour le compte de l'État ont les mêmes prescriptions que les actions des particuliers; mais le point de départ ne court que

du jour de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif.

Parmi les tarifs spéciaux, nous avons parlé des tarifs de transit et d'exportation, d'après lesquels les compagnies de chemins de fer consentent certaines réductions sur le prix de transport moyennant certaines conditions, entre autres celle de justifier, dans un délai de deux mois, que les marchandises sont réellement sorties de France. Celui qui voudra profiter de la détaxe devra agir dans le délai de deux mois (S., 72, 1, 172).



DEUXIEME PARTIE

Du Transport des personnes

CHAPITRE I^{er}

DES PRINCIPES GÉNÉRAUX

En principe, les règles qui régissent le transport des personnes et les transports des marchandises sont les mêmes. Ainsi, les Compagnies sont tenues de recevoir toutes les marchandises qui leur sont confiées ; elles doivent également transporter tous les voyageurs qui se présentent à l'heure réglementaire du départ des trains. Il n'est fait usage que de tarifs homologués.

Il existe quelques règles particulières en matière de contrat de transport de personnes par chemin de fer. Le prix de la place est toujours payé d'avance. Mais, en échange de cette somme, la Compagnie contracte l'obligation de porter le voya-

geur de tel endroit à tel autre dans un délai déterminé. Il y a là un louage de services et un louage de chose (Troplong, *Traité du louage*, n° 905.)

Dans les diligences les places étaient numérotées, et c'était l'usage de les retenir d'avance. Aujourd'hui, au moment de la formation du contrat, la place louée par la Compagnie au voyageur est indéterminée. Le voyageur qui prend un billet de première classe de Paris à Cherbourg acquiert le droit à une place de première dans le train qu'il va prendre. La Compagnie de l'Ouest offre à son choix toutes les places de première qui se trouvent libres dans le train au moment où le voyageur pénètre sur le quai de départ, à Paris. Le voyageur prend la place qui lui convient le mieux, et, une fois le choix arrêté, la Compagnie doit lui en assurer la paisible possession:

Et si, pendant un arrêt du train, il quitte sa place quelques instants, en ayant soin de laisser un objet quelconque indiquant qu'elle est occupée, personne n'a le droit de s'en emparer; et le chef de gare devra lui prêter son concours à l'effet de faire partir la personne qui aurait pris sa place. (Féraud-Giraud, tome III, p. 136, art. 1719, § 3, C. civ.— Circulaire ministérielle du 17 mai 1889, Bulletin de 1889.)

Non seulement la Compagnie loue son matériel roulant, mais encore l'usage de la voie, des bâti-

nients et des gares, et ce droit entre pour une certaine part dans la fixation du prix de transport : c'est le droit de péage.

Le Code civil et le Code de commerce contiennent des dispositions spéciales relatives aux transports des marchandises; mais ils n'en offrent aucune pour le transport des personnes. L'art. 1786, néanmoins, s'applique à ces deux sortes de contrats.

Le prix est fixé par kilomètre. D'après les nouveaux tarifs en vigueur depuis le 1^{er} avril 1892, il est de : 8 c. 40 pour les places de première classe, 6 c. 4 pour les places de seconde classe, et 3 c. 94 pour les places de troisième.

Quatre éléments principaux peuvent exercer une influence sur le prix de transport : la distance à franchir, le confort de la place, l'âge du voyageur et la vitesse.

Il peut arriver que les Compagnies baissent leur prix en présence du grand nombre de voyageurs qu'elles ont à transporter ; c'est ce qui se présente sur les lignes de banlieue, à Paris.

Tous les voituriers ont intérêt à veiller avec soin sur les marchandises qui leur sont confiées; et, quand il y a perte ou avarie, le dommage causé peut être facilement réparé par une somme d'argent. Mais, quand on se trouve en présence d'une personne morte ou blessée par suite d'un

accident de chemin de fer, aussi élevée que soit une somme d'argent, elle ne pourra pas compenser, pour une personne victime d'un accident, la perte de la santé ou de l'un de ses membres, pour une famille la perte d'un de ses parents. L'indemnité ne rendra jamais à des orphelins l'affection et les bons conseils d'un père, à de vieux parents l'affection et le dévouement d'un fils bien-aimé.

La société se trouve en jeu, et l'intervention du gouvernement était nécessaire. (Art. 1786.)

L'ordonnance royale du 16 juillet 1828 contient des dispositions spéciales aux voitures publiques et aux chemins de fer. Avant de mettre une voiture en service, l'entrepreneur doit faire une déclaration à la préfecture ou à la sous-préfecture de son domicile, et il ne la mettra en circulation qu'après le rapport des experts nommés par le préfet ou le sous-préfet.

L'Administration a le droit de faire visiter les voitures, quand elle le juge nécessaire. (Décret des 10 août et 6 septembre 1852.)

Pour les chemins de fer, d'autres mesures étaient indispensables; l'examen des voitures n'était pas suffisant. La sécurité du transport des marchandises est assurée par les articles 1785 du Code civil et 103 du Code de commerce; pour la sécurité des voyageurs, nos Codes ne contiennent aucune disposition : l'ordonnance de 1846 et le cahier

des charges ont comblé cette lacune. Le Ministre a un droit absolu de réglementation. Les Compagnies sont obligées d'entretenir les voies ferrées en bon état, et, si elles ne se conforment pas à ces prescriptions, l'Administration les fera réparer à leurs frais; les plaques tournantes, les aiguilles de changement de voie, le chariot roulant doivent toujours être surveillés avec le plus grand soin.

Les locomotives, les tenders, les voitures de toute espèce, en un mot tout le matériel roulant, doivent répondre par leur solidité aux usages auxquels ils sont destinés. Les voitures destinées aux voyageurs doivent être construites d'après telles et telles conditions. Chaque train devra contenir un compartiment spécial pour les dames voyageant seules, et dans chaque classe.

Au point de vue de l'exploitation, les Compagnies devront éviter les déraillements, les collisions. Elles auront à suivre des prescriptions réglementaires, qui devront être appliquées, si les Compagnies ne veulent pas être déclarées en faute et, par conséquent, responsables en cas d'accidents.

CHAPITRE II

DES OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE

La Compagnie prend l'obligation d'effectuer le transport que lui demande le voyageur; mais, à côté de cette obligation, il en existe d'autres qui ont leur importance.

Elle doit :

1° Ouvrir les guichets, pour délivrer les billets, trente ou quinze minutes avant le départ des trains, suivant l'importance des gares. — Tout voyageur qui arrive avant la fermeture des guichets, fixée à cinq minutes avant le départ du train, doit pouvoir prendre un billet : c'est à la Compagnie à prendre ses mesures pour satisfaire aux demandes qui lui sont faites. (Trib. de commerce du Havre, 29 janvier 1884; Picard, t. IV, n° 207.)

2° Avoir des places en nombre suffisant dans les trains. (Art. 17, ordonnance de 1846.) Le voyageur est en droit d'occuper une place dans le train pour lequel la Compagnie lui a délivré un billet; et, s'il ne peut en trouver, il aura droit à une indemnité, à la condition d'établir l'étendue du préjudice qu'il a souffert. Si le voyageur monte dans un compartiment d'une classe inférieure,

alors qu'il n'y a plus de place dans la classe pour laquelle il a pris un billet, il aura le droit au moins d'être remboursé de la différence de prix entre la place payée et la place réellement occupée. La Compagnie serait en contravention si elle refusait un billet sous prétexte qu'il n'y a pas de place dans le train. En principe, les trains de voyageurs sont composés de vingt-quatre voitures à quatre roues; et si, à la station de départ, les wagons sont au complet, et qu'aucun voyageur ne descende en cours de route, les voyageurs qui se présenteront aux stations qui se trouvent sur le parcours du train n'auront pas à se plaindre; la Compagnie ne sera pas en faute : il y a un cas de force majeure, le train était composé du maximum de voitures.

Mais, quand il s'agit d'express ou de rapides, les trains se composent de voitures moins nombreuses.

Dans les gares de bifurcation et d'embranchement, les voyageurs doivent également trouver des places dans les trains. (Art. 1147 C. civ.)

Les Compagnies ne sont pas obligées d'avoir des voitures de toutes classes dans tous les trains; l'article 17 de l'ordonnance leur permet de composer des trains de voitures de première classe, et ne s'arrêtant que dans les stations des villes importantes, après avoir toutefois obtenu l'au-

torisation du Ministre des Travaux publics :

L'article 32 déclare qu'un compartiment de chaque classe sera réservé aux dames voyageant seules; chaque compartiment est désigné au moyen d'un écriteau sur lequel est inscrit : « Dames seules », en vertu d'un arrêté ministériel du 1^{er} mars 1861. (Féraud-Giraud, tome III, n° 136.)

3° Assurer la circulation des trains, conformément aux affiches. — Il eût été imprudent de laisser les Compagnies maîtresses de changer à leur gré les horaires de leurs trains; et elles doivent (art. 43 de l'ordonnance de 1846), afficher les horaires des trains dans les gares desservies, et les ordres de service doivent être publiés au moins quinze jours avant d'être mis à exécution. Avant d'être appliqués, les horaires sont soumis à l'approbation du Ministre, qui a, dans ce cas, les pouvoirs les plus étendus. — Les Compagnies s'engagent à faire partir les trains à heures fixes, pour telle ou telle destination. Elles feront partir les voyageurs à l'heure indiquée par le règlement; le train devra s'arrêter près de l'un des quais de la gare d'arrivée, ou des gares intermédiaires, si le train doit y séjourner. Dans le cas où le trajet n'a pas été accompli dans le délai déterminé, la Compagnie est en faute; elle avait contracté une obligation à laquelle elle manque, et, dans ce cas, elle doit des dommages-intérêts. (Art. 1142 et 1146 et

suivants du Code civil.) En présence d'un cas fortuit, de force majeure ou de toute autre cause non imputable à la Compagnie, cette dernière ne pourra être condamnée à payer une indemnité; mais c'est à elle qu'incombera le fardeau de la preuve. (Dalloz, 71, 1, 59. — Art. 1147, 1148 et 1315, § 2, du Code civil.)

Quand un train a un retard tel, qu'il ne peut plus correspondre avec d'autres trains partant de stations où il s'arrête, si la Compagnie délivre un billet pour une station, alors que le retard du train doit nécessairement faire manquer la correspondance d'un autre train qui devait y conduire le voyageur, la responsabilité de la Compagnie est engagée. (D. 73, 1, 143.)

La Compagnie est encore en faute, si un train passe une station sans s'y arrêter, alors que les affiches portent que le train doit y séjourner. (Tribunal de commerce de la Seine, 20 octobre 1868.)

Le simple retard à l'arrivée d'un train ne suffit pas pour donner à un voyageur le droit à une indemnité; il est nécessaire qu'il y ait eu un préjudice, et, dans ce cas, la réparation comprendra le gain manqué et la perte subie. (Art. 1149 Code civil. Féraud-Giraud, *Code des transports*, tome III, n° 380. — Picard, *Chemins de fer*, tome IV, p. 211.) En cas de retard d'un train réglemen-

taire, les voyageurs n'ont pas le droit de former un train spécial et supplémentaire. (Dalloz, 68, 1, 199.)

4° Laisser parvenir les voyageurs au quai de départ de leur train. (Art. 61, ordonnance de 1846.) — D'après une circulaire ministérielle du 10 mars 1886, les voyageurs munis de billets ont le droit de circuler sur les quais, à moins que les besoins du service ne constituent un danger. Les agents de la Compagnie appellent les voyageurs dans les salles d'attente, ouvrent les portes qui donnent libre accès sur les quais; et, si un voyageur est oublié dans une salle d'attente, il a droit à une indemnité, si la faute de la Compagnie lui a causé un préjudice. (Picard, *Chemins de fer*, t. IV, p. 208.) Et, si le voyageur acceptait d'être remboursé de son billet, le contrat serait résilié. D'après une circulaire ministérielle de 1858, le voyageur oublié prendra le premier train à destination de la gare où il se rend.

5° Faire parvenir les voyageurs à destination. — Les Compagnies s'engagent à transporter les voyageurs de la station de départ à la gare qui dessert la ville où ils se rendent.

6° Veiller à la sécurité des voyageurs. — A qui incombe la preuve de la faute, quand un voyageur est victime d'un accident? Si le fait qui a causé l'accident est le résultat d'une faute contractuelle,

c'est à la Compagnie de prouver le cas fortuit, la force majeure.

Si la faute est quasi-délictuelle, c'est la victime de l'accident qui devra démontrer la faute de la Compagnie. L'art. 1784 du Code civil ne s'applique pas aux voyageurs. (Féraud-Giraud, tome III, n° 420. — Dalloz, 82, 2, 162. — Dalloz, 85, 1, 433.)

Les entrepreneurs de voitures publiques doivent également se conformer à des prescriptions insérées dans des lois spéciales (art. 1786 du Code civil); et, s'ils ne les suivent pas, ils sont en faute.

Dans le contrat de transport il existe deux éléments : 1° un louage de choses ; 2° un louage de services. Les Compagnies doivent donc, comme tous les voituriers, entretenir les choses qu'elles louent en état de servir à l'usage pour lequel elles sont louées ; et, de plus, elles doivent faire jouir paisiblement le preneur, qui est le voyageur, pendant la durée du bail. C'est donc aux Compagnies d'entretenir la voie et le matériel roulant.

Dans le contrat de transport des personnes, les Compagnies sont responsables de tous les accidents provoqués par suite de la violation des règlements, à moins de cas fortuit et de force majeure. (S., 87, 2, 320.)

Si l'accident est le résultat d'un fait normal d'exploitation, la Compagnie ne peut être rendue responsable ; car il y a eu imprudence du voyageur

de se servir d'un mode de transport qui, par sa nature, peut nuire à sa santé.

Le voyageur qui réclame une indemnité doit : établir le contrat qu'il a conclu avec la Compagnie ; démontrer qu'elle n'a pas rempli ses engagements, en violant les prescriptions d'un règlement obligatoire pour elle, et, de plus, prouver qu'il a subi un préjudice. « Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration à l'autorité locale et au commissaire spécial de police, à la diligence du chef du convoi. Le préfet du département, l'ingénieur des ponts et chaussées et l'ingénieur des mines chargés de la surveillance, et le commissaire royal en seront immédiatement informés par les soins de la Compagnie. » (Art. 59, ordonnance de 1846.) La réglementation des chemins de fer offre donc aux victimes des accidents le moyen de connaître facilement l'étendue de leurs droits et la nature de la faute de la Compagnie. Dans les huit jours qui suivent l'accident, le parquet reçoit les procès-verbaux. (Articles 3 et 4 de la loi du 27 février 1850 et 15 avril 1850.)

Mais il se peut que le procès-verbal du commissaire de surveillance administrative ne relève contre la Compagnie aucune violation des règlements qu'elle doit observer. Le voyageur ne peut plus accuser la Compagnie d'avoir commis une faute ;

et, dès lors, s'il veut exercer des poursuites, ce sera à lui de prouver le quasi-délit commis par la Compagnie. Ce sera l'art. 1382 du Code civil qui devra régler la situation.

Quand l'accident arrive à la suite d'une faute de la Compagnie, et que la victime est aussi en faute, la faute commune laisse subsister la responsabilité de la Compagnie; mais, dans cette hypothèse, les tribunaux accorderont avec modération des dommages-intérêts. (D., 85, 1, 433; Sirey, 82, 2, 34.)

Si la victime de l'accident est seule en faute, la Compagnie n'a pas à payer de réparation (S., 89, 2, 208).

Le voyageur qui trouve la mort dans un accident décède en possession d'une action qu'il transmet à ses héritiers.

Quand le voyageur victime de l'accident ne succombe pas immédiatement à ses blessures, ses héritiers peuvent agir en son nom contre la Compagnie (Dalloz, 72, 5, 386.) Mais, dans le cas où la mort est instantanée et concomitante avec l'accident, les héritiers agissent de leur propre chef, et ils commenceront par justifier d'un préjudice moral ou matériel, d'un préjudice actuel et certain. (Lamé-Fleury, *Bull.* 81, p. 47. — Féraud-Giraud, tome III, page 311.)

Non seulement les héritiers auront le droit d'ac-

tionner la Compagnie, mais encore toutes les personnes qui auront souffert un préjudice direct résultant de la perte de la victime. (Dalloz, 72, 5, 386. — Lamé-Fleury, *Bull.* 80, p. 99, p. 127. — Dalloz, 72, 2, 62.)

Le jugement qui accorde une indemnité aux héritiers est définitif; il acquiert l'autorité de la chose jugée.

La victime peut réclamer des dommages-intérêts, quand les blessures s'aggravent d'une façon imprévue depuis le premier jugement. (*Gazette du Palais* 1890, 1, 67. — Dalloz, 71, 2, 241). Et même, si la gravité des blessures n'a pas été justement appréciée, que la victime vienne à décéder des suites de l'accident quelques années après que le Tribunal s'est prononcé, les héritiers auront encore le droit de réclamer une indemnité. (Bulletin 80, p. 68. — Dalloz, 68, 2, 186.)

7° Laisser sortir les voyageurs à la gare d'arrivée. — Quand les voyageurs sont parvenus à la gare de destination, les Compagnies doivent leur permettre de gagner la porte de sortie; et, s'il y a des voies à traverser, c'est à eux de voir s'ils peuvent les franchir sans craindre les accidents. (Sirey, 85, 1, 129.)

8° Transporter les bagages des voyageurs. (Article 44 du cahier des charges et articles 8 à 14 du tarif général G.V.) — Les bagages sont des objets

affectés à l'usage personnel du voyageur, ou destinés à pourvoir aux besoins ou conditions du voyage. Il y a lieu de tenir compte de la situation de fortune du voyageur, de sa profession et du but du voyage. (Féraud-Giraud, tome III. page 359.) Les voyageurs par chemin de fer peuvent présenter comme bagages les objets, quels qu'ils soient, qu'il leur convient de faire transporter avec eux; et cette faculté n'a d'autres limites que les nécessités du chargement et du déchargement des trains, de vitesse, et les dimensions du wagon affecté au transport des bagages. (Sirey, 89, 1, 83.)

Tout voyageur a le droit de faire transporter gratuitement, dans le même train et sans tour de faveur, trente kilogrammes de bagages. Cette franchise ne s'applique pas aux enfants transportés sans payer leurs places, et se réduit à vingt kilogrammes pour les enfants qui ne paient que moitié prix.

Mais cette franchise est-elle un droit ou une faveur, autrement dire, le voyageur sans bagages peut-il prêter son billet à un autre voyageur ayant plus de trente kilogrammes de bagages ?

Il faut d'abord écarter un premier système d'après lequel, suivant quelques tribunaux, celui qui fait un groupage commettrait un délit, qualifié tantôt de filouterie, tantôt d'escroquerie. (Dalloz, 61, 3, 87. — Duverdy, *Contrat de transport*, n° 293 et 294.)

En présentant à l'enregistrement plusieurs billets de place, le voyageur indique suffisamment qu'à l'exception d'un seul ils ne lui sont pas personnels. Il ne cherche pas à persuader l'existence d'une fausse entreprise.

Un deuxième système soutient que l'opération est parfaitement licite. Le transport des bagages n'a pas lieu gratuitement; les Compagnies font payer les services qu'elles rendent, et le prix pour le transport des bagages est généralement compris dans le prix de la place; et, par cela seul qu'un voyageur prend un billet, il acquiert à titre onéreux le droit de faire transporter trente kilogrammes de bagages.

Le transport est une marchandise que vend la Compagnie, et, dès lors, elle peut être revendue et même donnée: la Compagnie doit s'attendre à transporter trente kilogrammes de bagages par personne. On objecte que les Compagnies confèrent un droit personnel à cause de sa gratuité et par conséquent incessible. A cela ce système répond en principe: tous les droits sont cessibles (art. 1598); et, comme aucune loi ni aucun règlement n'empêchent une semblable opération, elle est parfaitement licite. Les Compagnies sont obligées de faire l'application de cette opinion aux bagages des parents ou des amis voyageant en commun. (Tribunal de Cherbourg, 26 décembre

1864, réformé par un arrêt de Caen. — Bordeaux, 25 août 1881; Sirey, 81, I. 193.)

D'après un troisième système, consacré aujourd'hui par la Cour de cassation, un pareil fait constitue une contravention aux lois et ordonnances de 1845 et 1846, sur la police et l'exploitation des chemins de fer. Les tarifs et règlements, une fois revêtus des l'autorisation ministérielle, ont force de loi. L'article 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 déclare que toutes les contraventions au règlement d'administration publique sur la police des chemins de fer, aux décisions rendues par le Ministre des travaux publics et aux arrêtés des préfets, seront poursuivies et réprimées conformément aux termes de l'article 3 de la loi du 15 juillet 1845. Tous les tarifs ont été homologués par le Ministre des travaux publics le 24 juillet 1874; par conséquent, tous ces actes ont force légale, et créent entre les Compagnies et ceux qui traitent avec elles des obligations réciproques. L'article 44 du cahier des charges est formel : « Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes, n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place. » Les articles 8 et 9 des tarifs généraux reproduisent cette disposition. Le billet donne droit au transport de la personne et à celui de trente kilog. de bagages : c'est là un droit inhérent à la place du voyageur,

et il ne peut être cédé à un étranger. Quant aux parents et amis voyageant ensemble, leur droit se justifie; car il peut arriver que les bagages de l'un appartiennent également aux autres. (Daloz, 61, 3, 87; 63, 2, 138; 64, 2, 197. — Sirey, 65, 2, 9. — Daloz, 65, 2, 159; 67, 3, 32; 68, 2, 162. — Lamé-Fleury, Bulletin 81, p. 100. — Bédarride, tome I, n° 222 — Daloz, répertoire, *Voirie par chemin de fer*, n° 613.)

Il est généralement admis que celui qui prête un billet ne peut pas être poursuivi devant les tribunaux correctionnels; car il ne peut être poursuivi comme complice, les règles de la complicité ne lui étant pas applicables.

La Compagnie reçoit les bagages présentés par les voyageurs au moins deux minutes avant le départ du train; les bagages sont ensuite enregistrés, et les agents délivrent un récépissé, moyennant un droit de 10 centimes pour l'enregistrement.

Les bagages sont transportés dans le même train que le voyageur; et il n'y aura pas de retard quand les bagages seront déposés en même temps que le voyageur à la gare d'arrivée, si long que puisse être le retard du train qui les a amenés.

8° Remettre à destination les bagages aux voyageurs dans le même état qu'ils ont été livrés au départ.

La responsabilité des compagnies commence

à partir du moment où les bagages sont remis sur les banquettes dans les gares. (Sirey, 70, 2, 24. — Féraud-Giraud, tome III, n° 441.)

En cas de perte des bagages, l'indemnité accordée est établie par les tribunaux, d'après les nécessités du voyage et la qualité du voyageur. Toute personne munie du récépissé peut toucher les bagages. Et dans le cas où les bagages ne sont pas réclamés le jour même de leur arrivée en gare, le propriétaire aura à payer des frais de garde, et au bout de six mois les colis pourront être vendus.

Si le voyageur a perdu son bulletin, il pourra néanmoins établir que tels ou tels colis lui appartiennent, par exemple en indiquant les objets contenus dans les malles en présence du chef de gare.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DU VOYAGEUR

Le voyageur doit :

1° Payer sa place en prenant son billet. (Art. 4, tarif général G. V.) — Le contrat se conclut au moment précis où le voyageur, se présentant au guichet de la Compagnie, demande un billet, paie le prix de sa place et reçoit un ticket de l'agent de la Compagnie. Le billet est souvent un morceau de carton sur lequel sont indiqués les noms de la station de départ et de la station d'arrivée, le numéro d'ordre, la date de la délivrance et la classe. Le billet étant le titre du voyageur, ce dernier doit le montrer à toute réquisition des agents de la Compagnie; et, si le voyageur vient à perdre ou à égarer son billet, il devra solder, à la gare d'arrivée, le prix de la place qu'il a occupée. (Art. 6, tarif général G. V.) Le prix du billet est fixé à l'avance par les tarifs, mais tous les voyageurs ne paient pas le même prix; les uns voyagent à plein tarif, les autres à tarif réduit. Parmi ces derniers, les enfants âgés de plus de 3 ans et de moins de 7 ans paient moitié prix; les militaires ou marins paient le quart du tarif. (Art. 42 et 54

du cahier des charges.) D'autres personnes à raison de leur qualité, voyagent également dans des conditions qui varient : les unes gratuitement, les autres avec des remises. Ainsi les enfants de moins de 3 ans, les fonctionnaires et les conducteurs de chevaux et de bestiaux admis à accompagner leurs bestiaux, qui ont droit à un billet de troisième classe, sont transportés sans bourse délier. (*Gazette du palais*, 1889. 1, Supp. 19.— Aix, 5 février 1875. Bull. 87, 25.)

Les tarifs de transport de grande vitesse mis en vigueur depuis le 1^{er} avril 1892, ont accordé des réductions très sérieuses sur les anciens prix des places des voyageurs, en même temps que sur les prix des transports de certaines denrées et des animaux. Les prix de ces transports décroissent avec la distance. Les tarifs français sont aujourd'hui inférieurs à ceux de l'Angleterre, de la Suisse, de l'Italie, de l'Allemagne et de la Russie ; seuls, les tarifs de la Belgique sont légèrement inférieurs aux nôtres.

Au point de vue de la responsabilité de la Compagnie, quand les voyageurs bénéficient du transport gratuit, il y a lieu de faire une distinction très importante. En cas d'accident ou de retard, le porteur d'un permis ne peut invoquer son contrat comme le voyageur qui a payé sa place, pour réclamer une indemnité ; la Compagnie, en le lais-

sant voyager dans ses voitures, est complètement libérée des obligations contractées envers lui ; et, s'il veut actionner la Compagnie, il agira en vertu de l'article 1382 du Code civil, et ce sera à lui qu'incombera la charge d'établir la preuve de la faute. Les billets sont personnels et ne peuvent, en aucun cas, être cédés ; les coupons de retour ne peuvent être utilisés que par les personnes qui ont effectué la moitié du voyage.

2° Ne pas se placer dans une voiture d'une autre classe que celle indiquée sur le billet. (Art. 63, § 1 de l'ordonnance de 1846.) — Celui qui ne se conforme pas à cette prescription commet une contravention. (Art. 21, loi de 1845.) Il peut arriver que la Compagnie délivre plus de billets de troisième classe qu'elle n'a de places à offrir aux voyageurs ; dans une pareille hypothèse, les agents les feront monter dans une voiture d'une classe supérieure à celle de leur billet. Le porteur d'un permis, tel que le conducteur de bestiaux, doit voyager dans le même train que ses animaux, ou sinon, il commet une contravention. (*Gaz. du Pal.*, 1889, 1, supp. 40.)

3° Descendre du train à la station d'arrivée. — Le voyageur est un locataire ; et, quand le train est parvenu à la station d'arrivée, le bail consenti au voyageur par la Compagnie est terminé ; le voyageur doit quitter la place qu'il occupe. — C'est au

voyageur de veiller à quitter le train à la station de la ville dans laquelle il se rend. Les agents ne sont pas obligés de prévenir individuellement chaque voyageur, et ils font tout ce qu'ils doivent en criant à haute voix le nom de la station. (Aix, 16 mars 1866.)

Le voyageur est en faute s'il ne descend pas à la station pour laquelle il a pris un billet ; et, s'il va plus loin, les Compagnies, bien qu'elles n'agissent pas souvent ainsi, sont en droit de faire payer le trajet parcouru sans billet. (D. 70, 1, 447.)

4° Se soumettre aux règlements. — Les règlements, une fois approuvés, sont obligatoires aussi bien pour les personnes qui empruntent l'usage du chemin de fer que pour les Compagnies. Entre autres prescriptions, les voyageurs ne doivent rien jeter par les portières (art. 61, § 2) ; ils doivent monter et descendre du côté du quai (art 63, § 2) ; ils ne doivent pas se pencher en dehors, descendre sans que le train soit arrêté, ne se servir du signal d'alarme qu'avec un motif plausible (art. 63, décret du 11 août 1883) , ne pas se présenter en état d'ivresse, ne pas voyager avec des armes à feu chargées ou des paquets dangereux (art. 65) ; ils ne peuvent se faire accompagner de chiens dans les voitures réservées aux voyageurs, à moins, toutefois, que les autres personnes n'acceptent la société de ces animaux, qui doivent tou-

jours être muselés (art. 67) ; ils ne doivent fumer que dans des compartiments spéciaux (art. 63).

Des plaques indicatives, fixées aux voitures du train, font connaître les compartiments réservés : Postes, — Dames seules, — Réservé. (Circulaire ministérielle du 1^{er} mars 1861.)

Les conducteurs de bestiaux ne peuvent s'éclairer qu'au moyen de lanternes. (Circulaire ministérielle du 26 juillet 1880.)

Le poids maximum des espèces en or, argent et billon, que les voyageurs peuvent emporter avec eux, ne doit pas dépasser vingt-cinq kilogrammes. (Décret du 20 août 1857.)

5° Pour les bagages, le voyageur présente son billet, et paie d'avance les taxes dûment réclamées par la Compagnie. — Les bagages doivent être enregistrés. (Art. 1785, articles 31 et 32 du décret du 10 août 1852.) Ce sera là le moyen pour le voyageur de prouver la remise des bagages; et, si le voiturier venait à nier la réception des colis, ce serait au voyageur, conformément aux termes du droit commun, de faire la preuve de l'apport. (Carré, tome I, n° 134.)

Comme nous l'avons déjà vu, le voyageur ne doit présenter que les bagages lui appartenant. Il n'est pas obligé de déclarer ce qui compose ses bagages; mais il ne sera pas remboursé des valeurs, finances ou objets d'art qu'il aurait emportés, à

moins d'une déclaration toute spéciale. (Art. 19, tarif général G. V. — D. 93, 2, 119.) En cas de vol par un des agents de la Compagnie, cette dernière est responsable. (D. 59, 1, 317.)

Les juges du fond ont le droit d'apprécier si les objets précieux contenus dans le colis égaré doivent être considérés comme bagages. (Guillouard, tome II *du Louage*, n° 760. Sourdat, *Traité de la responsabilité*, tome II, nos 1006 et 1009. — Une Compagnie de chemins de fer a été déclarée responsable de la perte de bijoux et dentelles contenus dans les bagages d'une dame en voyage. (Dalloz, 75, 1, 49). — Il en sera de même d'une caisse d'échantillons de dentelles faisant partie des bagages d'un voyageur de commerce. (Dalloz, 74, 1, 245. — Guillouard, tome II *Du Louage*, n° 757.)

6° Prendre livraison des bagages aussitôt après l'arrivée en gare. — Les voyageurs doivent prendre livraison de leurs bagages aussitôt l'arrivée en gare. Les voyageurs ont le droit de conserver avec eux des colis dans les voitures, mais à la condition de ne pas gêner leurs voisins. (Décret du 20 août 1857.)

En ce qui concerne les règlements auxquels les voyageurs doivent se soumettre, ils sont un peu disséminés, et il serait à souhaiter que des affiches spéciales posées dans l'intérieur de toutes les stations permissent au public d'en prendre connaissance.

CHAPITRE IV

A QUELS TRIBUNAUX FAUT-IL ATTRIBUER LA CONNAISSANCE DES CONTESTATIONS QUI S'ÉLÈVENT ENTRE LES VOYAGEURS ET LES VOITURIERS ?

Quand des difficultés s'élèvent entre des voyageurs et des voituriers (entrepreneurs de messagerie et de voitures publiques, compagnies de chemins de fer, de tramways et d'omnibus, de voitures dites de place et d'entrepreneurs de coches), les règles générales que nous avons étudiées (chapitre IV, section II et III) à propos des marchandises reçoivent leur application.

En cas de perte de bagages, il faut s'en rapporter au dire du réclamant. C'est là une lourde responsabilité à laquelle les Compagnies ont cherché à se soustraire, en imprimant sur leurs bulletins de bagages qu'elles ne seraient responsables que jusqu'à concurrence d'une certaine somme maxima de cent cinquante francs. M. Duvergier consacre cette opinion (Du Louage, n° 525). M. Guilouard, professeur à la Faculté de droit de Caen, estime, au contraire, que de pareilles clauses n'ont aucune valeur : (Louage, t. II, n° 756) « Le voiturier est intégralement responsable, malgré les

prospectus et les affiches dans lesquels il déclare ne se charger d'aucune responsabilité quant aux objets qu'il transporte ; ces déclarations, quelque publiques qu'elles soient rendues, n'ont point l'effet d'un contrat liant le voyageur ou l'expéditeur. » Les tribunaux, avec raison, n'ont jamais validé de pareilles clauses, et ils ont toujours conservé en pareille matière un pouvoir souverain d'appréciation.

En cas de perte, d'avarie de bagages, de retard dans leur arrivée, les voituriers sont responsables ; mais devant quels tribunaux l'action devra-t-elle être portée ?

D'après les principes généraux, la personne qui intente l'action en responsabilité voyage, soit pour les besoins de son commerce, et alors le contrat est commercial *ab utraque parte* : c'est le tribunal de commerce qui est compétent ; — soit pour des causes étrangères à son commerce, ou elle n'est pas commerçante ; alors l'acte n'est commercial que du côté de la Compagnie, et le voyageur a le choix entre la juridiction commerciale et la juridiction civile. Les Compagnies de chemins de fer seront assignées devant le tribunal du lieu où elles ont leur principal établissement. Mais si les voituriers poursuivent les voyageurs ? Quand le voyageur a un domicile, pas de difficulté, c'est devant le tribunal de son domicile, et, quand il n'a pas de

domicile, devant le tribunal du lieu où il a contracté. Cette solution sera également admise pour les étrangers. (Carré, *Compétence judiciaire des juges de paix*, tome 1, n° 103.)

Si une difficulté s'élève à propos des bagages, c'est le tribunal de la gare d'arrivée auquel sera soumise l'affaire ; toutefois, il y aura lieu d'assigner le directeur de la Compagnie au siège social, et de tenir compte des délais de distance.

D'après le droit commun, le juge de paix est compétent jusqu'à 100 fr. en dernier ressort, et, à charge d'appel, jusqu'à 200.

La loi du 25 mai 1838, art. 2, a dérogé à ces principes. Le juge de paix connaît, sauf appel, jusqu'à 1,500 fr., des actions qui naissent « entre les voyageurs et les voituriers pour retards, frais de route, pertes ou avaries d'effets accompagnant les voyageurs ».

La loi de 1838 exclut les actions auxquelles peuvent donner lieu les accidents arrivés à la personne même du voyageur. Ces actions restent soumises aux règles ordinaires sur la compétence.

Les voituriers sont donc justiciables des tribunaux de paix en ce qui concerne les objets accompagnant les voyageurs.

L'art. 2 de la loi de 1838, d'après une première opinion, a donc étendu la compétence des juges de paix ; et ce texte s'appliquera à tous les contrats

de personnes, alors même que l'opération revêtirait le caractère commercial, tant à l'égard du voyageur que du voiturier. A la faveur de ce système, on invoque les termes généraux de l'article 2 de la loi de 1838, et l'esprit de la loi, qui veut que les différends concernant les voyageurs soient tranchés vite et sans frais. (Dalloz, 62, 2, 137.) C'est l'opinion soutenue par Curasson et Allain dans leurs traités sur les Justices de paix.

Nous croyons, au contraire, que l'article 2 ne renverse pas les règles sur la compétence. Le but du législateur n'a pas été celui-là. Lors de la discussion de cette loi, un amendement fut proposé par M. Parent à la Chambre des pairs, à l'effet de donner au juge de paix la connaissance de certaines affaires commerciales peu importantes; mais cet amendement fut rejeté par la Chambre des députés, et il faut en conclure que la compétence des juges de paix est restée purement civile. Par suite, le voyageur qui aura fait acte de commerce en se faisant transporter lui et ses bagages, devra agir devant l'un des tribunaux déterminés par l'article 420 du Code de procédure civile. Il aura le choix entre la juridiction commerciale et la juridiction civile des juges de paix jusqu'à la valeur de 1,500 fr., si le transport n'est commercial que du côté de la Compagnie. (Féraud-Giraud, *Code des Transports*, tome III, n^{os} 462 et 463. — Lamé-

Fleury, Bull. 74, p. 224. — Sourdat, *Traité de la Responsabilité*, n° 1028. — Duverdy, *Contrat de Transport*, n° 148. — Bédarrides, *Chemins de fer*, tome II, n° 475. — A. Blanche, *Contentieux des chemins de fer*, n° 161. — S. 67, 2, 238; D. 68, 2, 30; S. 69, 2, 120.)

Les tribunaux de commerce peuvent encore être saisis par les héritiers d'une victime d'un accident de chemin de fer, d'une action tendante à la réparation du préjudice causé. Les tribunaux de commerce ont compétence pour connaître des obligations nées de quasi-délits dérivant de fautes commises par un commerçant dans l'exercice de son commerce ou de son industrie. (Tribunal de commerce de la Seine, 30 juin 1877; 20 décembre 1878. — Lamé-Fleury. Bull. 80, p. 69, 99. — Féraud-Giraud, tome III, n° 429.)

CHAPITRE V

PENDANT COMBIEN DE TEMPS L'ACTION EN RESPONSABILITÉ PEUT-ELLE ÊTRE INTENTÉE ?

En présence du silence de la loi, il faut décider qu'elles seront prescrites par le laps de 30 ans. (Art. 2262 du Code civil.)

Pour les voyageurs, ce sont donc les règles du droit commun qui recevront leur application. Il est regrettable que le législateur n'ait pas édicté une prescription spéciale ; car les questions relatives au transport de personnes réclament toutes une prompte solution. (Aubry et Rau, tome VIII, § 773, p. 431.)

En matière de transport de bagages, l'art. 108 doit faire la règle. Nous trouvons, en effet, dans la personne du voyageur, un destinataire et un expéditeur confondus dans la même personne ; de plus, le transport des bagages consiste en marchandises à transporter, susceptibles d'être perdues totalement et de subir des pertes partielles, des avaries ou des retards. En outre, on ne comprendrait pas que la loi obligeât le voiturier à conserver pendant 30 ans la preuve de la livraison des objets expédiés. La prescription d'un an sera

donc également applicable au transport des bagages des voyageurs. (Guillouard, tome II, n° 764. — Duvergier, tome II, n° 232. — Aubry et Rau, tome IV, § 373, p. 524. — Sirey, 52, 2, 174.)



POSITIONS

DROIT ROMAIN

I

La tutelle des femmes existait, non pour leur utilité personnelle, mais pour celle de leur famille.

II

La propriété foncière primitive n'était pas destinée à la circulation.

III

Le propriétaire revendiquant, dans certains cas, n'est pas tenu, même vis-à-vis du possesseur de bonne foi, de rembourser toute la plus-value résultant des impenses faites sur le fonds revendiqué.

IV

Une servitude est urbaine ou prédiale suivant la nature du fonds dominant.

DROIT CIVIL FRANÇAIS

I

La femme qui n'a ni dot ni reprises à exercer peut néanmoins demander sa séparation de biens, en cas de désordre des affaires du mari.

II

La personne pourvue d'un conseil judiciaire ne peut arrêter seule les clauses et conditions de son contrat de mariage.

III

Le contrat par correspondance se forme par la remise de la lettre d'acceptation au destinataire.

IV

La faculté d'aliéner les immeubles dotaux concédée par une clause du contrat de mariage, n'entraîne pas celle de les hypothéquer, si elle n'a pas été formulée expressément.

DROIT COMMERCIAL

Les tribunaux ne sauraient autoriser la femme mariée à faire le commerce sans l'autorisation du mari.

DROIT PÉNAL

La tentative impossible n'est punissable en aucun cas.

DROIT ADMINISTRATIF

Dans le silence du bail d'un droit de chasse dans une forêt de l'État, le droit de chasse comprend les routes et chemins qui traversent ou bordent la forêt.

DROIT INTERNATIONAL PUBLIC

La juridiction territoriale est compétente pour connaître des délits commis à terre par les hommes d'équipage des navires de guerre étrangers.

Vu :

Le Professeur Président de la Thèse,

L. GUILLOUARD.

Vu :

Le Doyen de la Faculté,

EDMOND VILLEY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Caen,

E. ZEVORT.

TABLE DES MATIÈRES



DROIT ROMAIN

Du vol et des actions nées du vol

	Pages.
DU VOL	9
CHAPITRE I ^{er} . — Des éléments constitutifs du vol.	16
SECTION I ^{re} . — De la <i>contrectatio rei</i>	17
SECTION II. — <i>Contrectatio fraudulosa</i>	18
SECTION III. — <i>Contrectatio lucri faciendi gratia</i>	19
SECTION IV. — Choses qui peuvent faire l'objet d'un vol . .	22
CHAPITRE II. — Des peines	26
CHAPITRE III. — Des actions nées du vol.	34
SECTION I ^{re} . — De l'action <i>furti</i>	36
§ 1 ^{er} . — But et objet de l'action <i>furti</i>	36
§ 2. — A qui est donnée l'action <i>furti</i>	38
§ 3. — Contre qui est donnée l'action <i>furti</i>	47
§ 4. — Forme de l'action <i>furti</i>	56
§ 5. — Extinction de l'action <i>furti</i>	57
SECTION II. — De la <i>condictio furtiva</i>	61
§ 1 ^{er} . — A qui elle appartient	63
§ 2. — Contre qui peut-elle être intentée ?	65
§ 3. — But et extinction de la <i>condictio furtiva</i>	67

DROIT FRANÇAIS

Du contrat de transport par voie de terre

PREMIÈRE PARTIE

Transport des marchandises

	Pages
CHAPITRE I ^{er} . — Définition. — Formation et preuve du contrat de transport	71
CHAPITRE II. — Des effets du contrat de transport	87
SECTION I ^{re} . — Obligations des entrepreneurs de transports et des voituriers	87
SECTION II. — Responsabilité des entrepreneurs de transports	97
§ 1 ^{er} . — Responsabilité en cas de perte	99
§ 2. — Responsabilité en cas d'avaries	103
§ 3. — Responsabilité en cas de retard	107
SECTION III. — Responsabilité des voituriers en Allemagne .	120
SECTION IV. — Obligations des expéditeurs et des destinataires. — Privilège du voiturier	123
§ 1 ^{er} . — Obligations des expéditeurs et des destinataires.	123
§ 2. — Des tarifs.	128
§ 3. — De la saisie-arrêt	133
§ 4. — Du privilège du voiturier	135
CHAPITRE III. — Des agents intermédiaires.	141
CHAPITRE IV. — De l'action en responsabilité.	146
SECTION I ^{re} . — Par qui et contre qui peut-elle être intentée?	146
SECTION II. — Devant quel tribunal cette action doit-elle être portée?	148
§ 1 ^{er} . — Compétence <i>ratione materiæ</i>	148
§ 2. — Compétence <i>ratione personæ</i>	150
§ 3. — Compétence relative à l'importance du litige. .	153
§ 4. — Compétence <i>ratione loci</i>	153
SECTION III. — Extinction de l'action en responsabilité . .	158
§ 1 ^{er} . — Réception des objets transportés. — Paiement du prix.	158
§ 2. — De la prescription.	170

DEUXIÈME PARTIE

Transport des personnes

	Pages.
CHAPITRE I ^{er} . — Principes généraux	177
CHAPITRE II. — Des obligations de la Compagnie.	182
CHAPITRE III. — Obligations du voyageur.	196
CHAPITRE IV. — A quels tribunaux faut-il attribuer la connaissance des contestations qui s'élèvent entre les voyageurs et les voituriers ?	202
CHAPITRE V. — Pendant combien de temps l'action en responsabilité peut-elle être intentée ?	207
POSITIONS	209



